

3 1761 11651928 1

MINISTRY OF TRANSPORTATION

CADON
DT
-A56

Annual Report

'92-'93



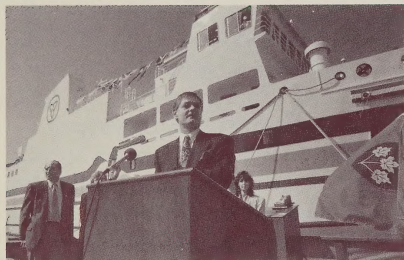
50 % recycled fibre
with 10% post
consumer waste
50 % de papier recyclé
dont 10 % de fibres
post-consommation

Copies of this annual report are available at \$2.50 per copy from

Publications Ontario, 880 Bay Street, Toronto Ontario M7A 1N8 (416) 326-5300.

Toll free long distance: 1-800-668-9938. Cheques or money orders should be made payable
to the Treasurer of Ontario and payment must accompany order ISBN 0843-4042

Table of Contents



Page 10



Page 11



Page 14

2

Minister's message

3

Deputy's message

4

Managing in a new economic climate

8

A "capital" year in transportation

12

Progress through partnerships

16

Providing 21st-century services

20

Planning for the future

24

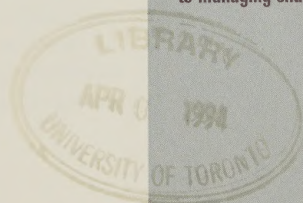
Organization chart

26

Expenditures

Throughout the 1992-93 fiscal year, MTO staff at all levels, and in every part of the province, worked hard to meet the many challenges posed by Ontario's constrained public finances and rapidly changing business conditions. In every office and boardroom, at each inspection station and patrol yard, ministry people strived to find new, more efficient ways of providing high-quality transportation facilities, and worked closely with traditional and new partners to provide the transportation services needed to keep Ontario moving ahead.

While adapting to change is never an easy process, the ministry activities highlighted in the 1992-93 annual report demonstrate the significant progress that can be made by an organization committed to managing change effectively.



Minister's Message

The people and government of Ontario took important measures to ensure economic recovery in 1992-93. Once again, job creation was the primary goal of the government, and the transportation sector played a major role in realizing that goal.

Following two years of recession, the Ontario economy began to grow in early 1993, creating more than 100,000 new jobs in the first quarter. As we look ahead toward stronger economic activity, the government continues to emphasize streamlining and efficiencies — cost savings that allow us to make strategic investments in infrastructure.

Effective, efficient transportation systems keep Ontario industries competitive. With that principle in mind, the government set out to explore new ways of doing business, working in partnership with the private sector to accelerate major infrastructure projects.

In February, the government committed long-term **jobsOntarioCapital** funding for more than \$3 billion in critical public transit and highway projects, and announced the creation of the Ontario Transportation Capital Corporation as a vehicle for innovative methods of financing major projects. Construction of Highway 407 will be accelerated by several years as a result of the long-term

funding commitments and the government's decision to collect tolls on the highway.

Since then, these major infrastructure projects have progressed rapidly: more than a thousand jobs have been created in their design and development, with the prospect of 26,000 more to come as construction progresses during the next few years.

The ministry also took steps to fulfil its vision of making Ontario's roads the safest in North America. Driver behavior, the most important factor in traffic safety, has been a particular concern. Our campaigns against aggressive driving and promoting the correct use of seat belts and child restraints are making inroads.

The ministry continued to develop its plan to allow new drivers of all ages to develop skills and acquire experience in a low-risk environment through a system of graduated licensing. As the fiscal year ended, the plan was introduced for first reading.

In a positive and constructive response to the results of the annual Canada/U.S. Safety Roadcheck of trucks on our highways, we also began working with the trucking industry on a joint task force committed to improving the mechanical condition of commercial vehicles.

These initiatives have the potential to reduce the numbers of fatalities and injuries on our roads as well as the enormous human and economic costs they represent.

Our accomplishments in 1992-93 were the result of dedicated effort. We are playing an important part in helping Ontario grow to be a better place to live and work, for the benefit of all the people of the province.

GILLES POULIOT
Minister



*Transportation Minister
Gilles Pouliot
announcing MTO's first
government/private
sector joint venture for
delivering major
infrastructure projects.*

Deputy's Message

In 1992-93, the Ministry of Transportation was given a key role in carrying out major government initiatives designed to promote economic renewal and get Ontario back to work.

The ministry's agenda had three clear objectives: to create jobs; to improve road safety; and to provide excellent customer service. We were given clear responsibility and required to balance job-creating capital projects with expenditure controls.

It has been, and will continue to be, a challenge to see important programs realized at a time when every activity in the public sector is being reassessed to control costs and maximize value for taxpayers' money.

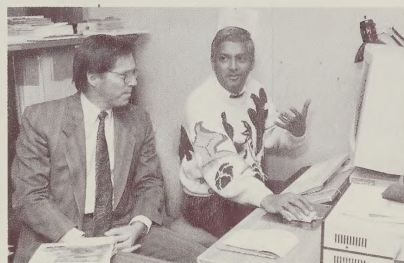
In February, the government announced the ministry would lead two key infrastructure renewal initiatives — major highway and transit projects supported by **jobsOntarioCapital** funding. In carrying out these initiatives we have learned to be creative to meet our goals. In turn, we have also challenged our partners in transportation to explore new ways of doing business, to work more effectively through sharing and streamlining to provide the network Ontario needs to compete in the coming decades.

Together, we balanced our priorities, conserved and improved customer services and explored new and better ways to deliver our \$2.5 billion annual budget.

In every area we have worked with the twin criteria of excellence in customer service and value for the scarce tax dollars we are entrusted to spend.

This report focuses on the ministry's successes in doing more with less to promote economic renewal in the province. It also highlights the commitment and ingenuity of ministry staff who have worked to meet these goals.

GEORGE DAVIES
Deputy Minister



*Deputy Minister
George Davies speaks
with Farouk Rohoman
of the Surveys and
Design Office during
his introductory tour
of the ministry.*

MANAGING IN A NEW ECONOMIC CLIMATE



In the days when \$100 a week represented a solid middle-class salary and a bottle of pop cost a dime, the business of providing for Ontario's transportation needs was relatively straightforward. When new highways were needed, they were designed and built. When public transit was needed, it was introduced or expanded.

Today, the Ministry of Transportation (MTO) operates in a very different economic climate. The worldwide economic recession of the early 1990s led to a major restructuring of Ontario's economy, costing thousands of people their jobs and putting unprecedented pressure on provincial finances.

Adapting successfully to the changing times has demanded innovation and commitment from ministry staff at all levels. Staff has adopted new management and operating strategies aimed at cost-effectiveness and peak efficiency, while continuing to deliver the highest possible levels of customer service.

DOING MORE WITH LESS

Successfully adapting to change in a tight fiscal environment means finding new ways of doing business — accomplishing more with fewer resources. While this was a consistent theme during the year, it was particularly evident in the progress made in day-to-day operations.

Staff in the ministry's Southwestern Region ably demonstrated employees' drive to find greater operating efficiency. During fiscal 1992-93, they consolidated 55 patrol yards into 41, reducing the number of facilities and their operating costs. The consolidation will lead to almost \$2 million in annual savings, including facility maintenance costs and equipment.

Staff in the region found further savings by using cellular phones to improve communications and increase efficiency for travelling employees.

One of the many forward-thinking staff members in the Northern Region designed a weighing system which can transmit mass measurements electronically from a weighing platform directly to a computer. Truck drivers can now weigh their loads and generate receipts using a magnetic smart card. The system has the potential for widespread use by the ministry, truck drivers and shippers.

Staff in MTO's Central Region introduced a number of administrative changes to save costs, including the amalgamation under one supervisor of payroll and human resources and a similar measure in purchasing/supply and accounts receivable. New procedures were also introduced for processing documents that save staff time and result in faster payments to suppliers.

In the ministry's Northwestern Region, staff helped organize a provincial conference to improve efficiency and co-operation between investigation and enforcement officers from several provincial agencies, including the ministries of Transportation, Natural

A staff member in Northern Region has designed a weighing system which can transmit mass measurements from a weighing platform to a computer.



Resources, Finance, Environment and Energy and the Ontario Provincial Police. Staff from these organizations formed a council to look for solutions in three areas:

- developing better partnerships and linkages for training and other enforcement activities;
- sharing resources and information; and
- improving customer service.

In the Eastern Region, staff was successful in finding cost savings by ensuring that full-time employees were able to focus their efforts on the highest priority items. Overflow work was contracted out on an as-needed basis.

Other initiatives included the reduction of 10 patrols through consolidation and the amalgamation of payroll and human resources and purchasing/supply and accounts receivable.

The region's driver's and vehicles staff also used new technology — portable scales that use pressure plates and computers — to increase productivity while major scale sites were under construction.

REDUCING MAINTENANCE AND ENVIRONMENTAL COSTS

Ministry staff pursued an aggressive program across the province to reduce the amount of salt used on highways during the winter — a reduction prompted both by tight finances and environmental concerns. The program emphasizes closer monitoring and greater awareness of local road conditions. At the end of the fiscal year, the ministry was well on the way to achieving its 1992-93 salt reduction target of 150,000 tonnes, a measure that will save the provincial treasury some \$6.5 million.

In recent years, MTO operations workers have also reduced annual use of herbicides by about 80 per cent, while actively looking for alternative methods of weed control on highway rights-of-way. This year, ministry staff worked with researchers at the University of Guelph to evaluate the effectiveness of biological controls for purple loosestrife, and continued studies on the role of wildflowers in managing roadside vegetation.

Ontario's new fiscal climate requires staff to focus resources on areas of highest priority, and MTO therefore reduced its emphasis on summer maintenance activities that are largely carried out for esthetics, such as grass cutting and weed control. Instead, maintenance staff concentrated throughout the year on work that enhances roadway quality and public safety, including highway repairs and snow removal.

EFFICIENT EQUIPMENT EFFORTS

Staff in the ministry's equipment engineering office introduced a number of measures to make their business activities more efficient during the year. These included: buying equipment directly from manufacturers instead of through dealers; consolidating the assembly of ministry equipment; and determining the most cost-effective method — manufacture, lease or buy — of securing specialized equipment.

In March 1993, the ministry received the keys to its first recycled OPP cruiser under a partnership program with the Ministry of Education and Training and Centennial College of Arts and Applied Technology. Worn out cruisers were refurbished by laid-off motor mechanic apprentices participating in a project to continue their training. MTO paid approximately \$1,300 apiece to have 10 cars completely reconditioned for use as ministry enforcement vehicles — an excellent bargain considering the estimated \$16,000 cost of purchasing just one new vehicle.



More sand less salt. The ministry is well on the way to achieving its salt reduction target of 150,000 tonnes. A cost saving of some \$6.5 million.



Worn out OPP cruisers are refurbished as MTO enforcement vehicles by laid-off mechanic apprentices under a partnership program.

SAVING WITH 'NEW WAVE' TECHNOLOGY

MTO maintains many counting stations on provincial highways to monitor everything from vehicle types and volumes to seasonal patterns. Many of these stations are in remote areas, and it can cost up to \$10,000 to install the electricity poles, lines and transformer needed to operate the station's equipment. In 1992-93, staff experimented with a custom-designed, solar-powered system to power one remote counting station. The cost of the system was just \$2,000 for the solar panel, pole and cabinet. The solar system has no monthly electricity charges, since it produces and stores power whenever the sun shines. As well, the only maintenance required is washing and wiping the solar panel once or twice a year to remove dirt and grime. MTO is evaluating the system to determine its future uses.

At another permanent counting station, staff ingenuity was used to find ways around the approximate \$4,000 cost of installing a traditional phone line. An experimental installation of a solar-powered cellular phone and a line modem was undertaken, at a cost of only \$800. Although the system needs further evaluation, the early results have been promising. The monthly and individual charges to call the station and down-load information appear to be comparable to the costs of the old system, while the potential savings during a five-year period are estimated to be as much as \$3,000.

New roadside technology has also been employed to improve highway safety and efficiency. Traditionally, the ministry has used in-road sensors as an inexpensive way to collect statistics on vehicle volume. During the year, MTO experimented with microwave sensors placed on poles next to the highway. The high-tech sensors can monitor several lanes of traffic simultaneously — a much improved option to the traditional sensors, which only monitor one lane apiece and require staff to close lanes, causing traffic delays and exposing employees to the dangers of high-speed traffic.

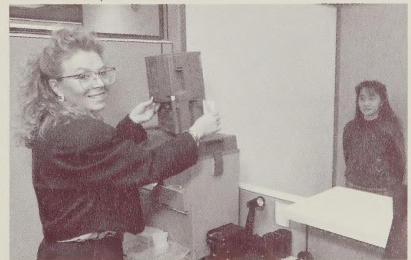
During the year, MTO staff at the Downsview head office complex continued experiments with the Stedman remote sensing system, which remotely measures carbon monoxide and hydrocarbon exhaust emissions from cars and light trucks.

SMILE — AND LEARN TO LIKE THE PICTURE

In November 1992, MTO changed the required renewal period for driver's licences to once every five years from once every three years — starting with drivers whose licences expired on or after January 20, 1993. While it will likely take seven years to switch all six million licence holders to the new renewal period, it will reduce administration costs.

For drivers, the good news is the annual fee for driver's licences remains unchanged at \$10 and people will have to make fewer trips to licence offices. The bad news is drivers who feel their photo ID doesn't do them justice will have to wait an extra two years for a retake. So smile!

Customer services available to would-be drivers were also enhanced during the year with the addition of Korean and Croatian to the languages available for written driver's tests. MTO now offers the knowledge portion of the driver's tests in 14 languages. Before getting a full-privilege licence, however, all drivers must pass a road test that ensures they have all the skills required to drive safely on Ontario roads.



The ministry has reduced administration costs and improved customer service by extending the renewal period for driver's licences to every five years from three.

A 'CAPITAL' YEAR IN TRANSPORTATION



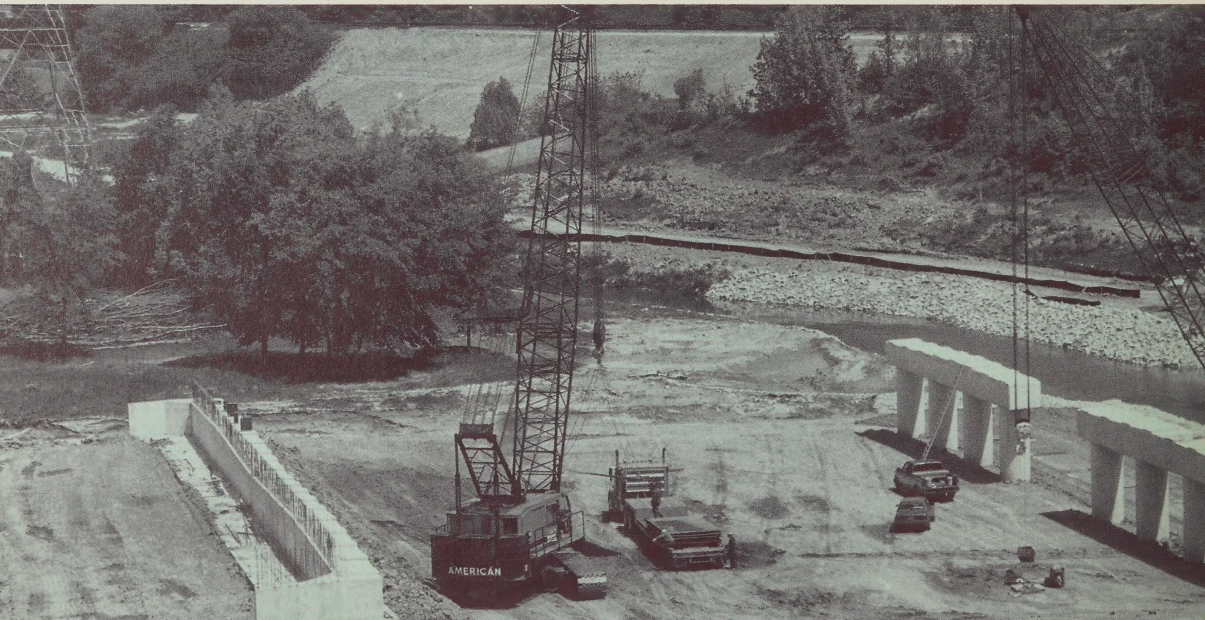
Despite the difficult economic times, MTO continued to play a major role in the government's efforts to renew and strengthen the provincial economy. Investing in transportation infrastructure has many benefits, including:

- creating new jobs immediately;
- ensuring companies can competitively get their products to market; and
- attracting new investment and business activities.

Major capital investments under way during the year included construction of Highway 407 — a \$1.4-billion east-west project north of Metropolitan Toronto. The project will be accelerated with multi-year funding from the government's *jobsOntarioCapital* program. A total of \$88 million in *jobsOntarioCapital* was allocated in 1993 to ensure the first section of the new highway will be completed in less than 10 years, instead of almost 20.

Highway 407 offers many benefits, including:

- reducing the \$2 billion cost to provincial businesses for lost time and productivity caused by congestion through the Greater Toronto Area;
- creating the equivalent of 26,000 full-time jobs, including almost 1,400 positions immediately; and
- improving Ontario's economic competitiveness.



NEW APPROACH TO BUILDING HIGHWAYS

In announcing the accelerated Highway 407 project in February 1993, the Premier also announced the creation of the Ontario Transportation Capital Corporation — a new provincial agency dedicated to raising capital and establishing private-sector partnerships to build new transportation facilities faster and at lower costs than traditional capital funding. The corporation's first major project is to work with private sector partners to deliver the Highway 407 project.

When it opens in 1996, the first section of Highway 407 between Highway 427 and Highway 400 will be a modern toll highway. Tolls collected will be used to pay for construction of the highway, ensuring that road users — who benefit most from its construction — have a larger role in helping to pay for its costs.

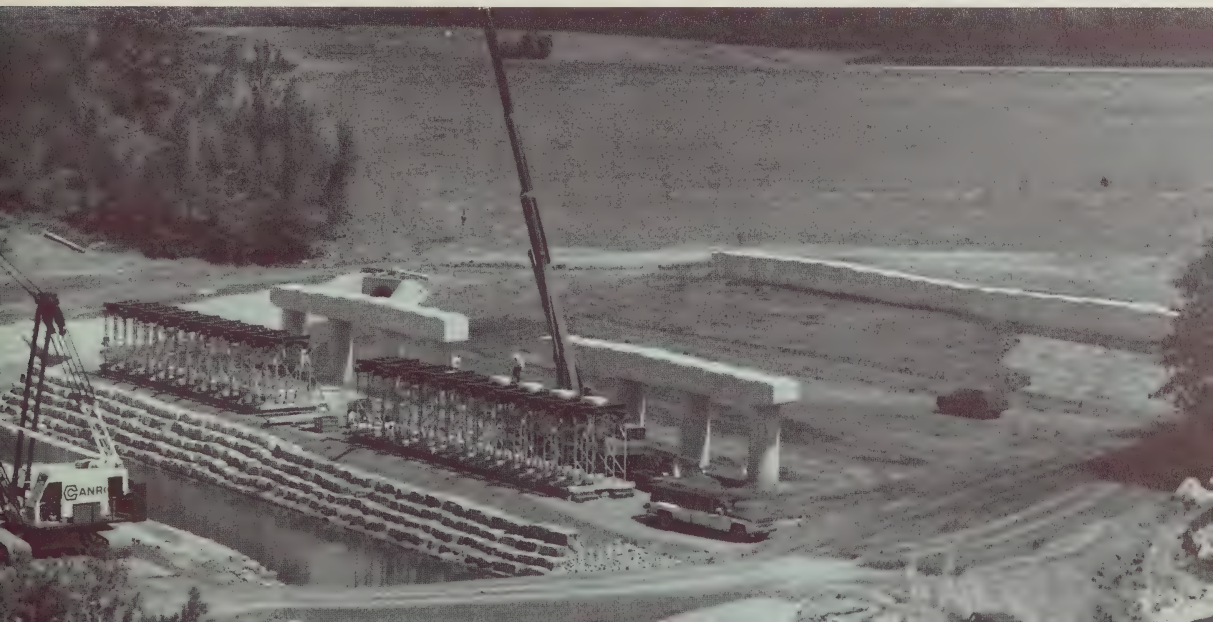
EXPANDING RAPID TRANSIT IN THE GREATER TORONTO AREA

In February 1993, the Premier also committed \$1.5 billion from the government's **jobsOntarioCapital** fund to speed up the design and construction of five new rapid transit projects for Ontario's most populous region, the Greater Toronto Area, or GTA. The projects include:

- extending the Scarborough Rapid Transit line to Sheppard Avenue;
- building the Sheppard Avenue subway from Yonge Street to Don Mills Road;
- extending the Spadina subway line from Sheppard Avenue to York University;
- building the Eglinton West subway line from the Spadina subway line to the new York City Centre; and
- constructing the first phase of the Mississauga Transitway, including high-occupancy vehicle (HOV) and bus-only lanes and selected stations.

Along with an anticipated \$500 million each from local municipalities and the private sector, the accelerated expansion plan will see a total of \$2.5 billion spent on improving

*When it opens in 1996,
the first section of
Highway 407 between
Highway 427 and
Highway 400 will be a
modern toll road.*



rapid transit in the Greater Toronto Area during the next 10 years. The rapid transit investments have many benefits, including:

- making a major contribution to the GTA's long-term economic strength; and
- job creation of up to 14,000 full-time jobs by 1996 and 50,000 direct/indirect jobs during the next 10 years.

MAINTAINING INVESTMENT IN LOCAL ROADS

An effective transportation network forms the bedrock on which the economies of all Ontario communities are built. During 1992-93, the ministry provided a total of \$735 million in transfer payments to municipalities to maintain and upgrade the 135,000 kilometres of local roads throughout the province.

For their part, municipalities were challenged by the Minister of Transportation at the annual Ontario Good Roads Association annual meeting to find ways to reduce costs, share services and ensure each municipality gets the optimum value for its resources. The ministry's funding provided for capital work that would support or create the equivalent of one year's employment for approximately 45,000 people across the province.



Minister Gilles Pouliot at the christening of the M.V. Jiimaan. The new fully accessible ferry serves the communities of Pelee Island, Kingsville and Leamington as well as the port of Sandusky in Ohio.

M.V. JIIMAAN JOINS THE PROVINCIAL FLEET

Residents and tourists in the Leamington, Kingsville, Pelee Island and Sandusky, Ohio, welcomed the official christening of the newest vessel in the provincial marine fleet, the M.V. Jiimaan. The new ferry, designed to carry as many as 400 passengers and some 40 cars, large trucks or tour buses, is fully accessible to physically challenged people and those with special mobility needs.

Built at a cost of \$26.7 million by Canadian Shipbuilders and Engineering Ltd. of St. Catharines, the ferry's construction provided direct employment for about 185 people and was a significant source of new business activity for many regional suppliers and companies. The new vessel began regular service in the summer of 1992 and is expected to increase agricultural potential and enhance tourism for Pelee Island and nearby Lake Erie communities.

RAILWAY EXTENSION RESTORES SERVICE AFTER 35 YEARS

In May 1992, the ministry signed a memorandum of understanding with the City of St. Thomas and CN Rail that restored train service between St. Thomas and Port Stanley after an absence of some 35 years. Under the agreement, the ministry provided \$1.1 million toward the cost of purchasing three kilometres of abandoned CN right-of-way, and the City of St. Thomas provided the remaining \$250,000 needed to preserve the land as a transportation corridor.

The Port Stanley Terminal Railway (PSTR) plans to create a new freight subsidiary and also hopes to establish a dinner train service similar to several successful operations in the United States, hiring local staff to work on the trains as needed.

AIR FARE

Air travel is a vital component of Ontario's transportation system, and the ministry provides capital and operating assistance to some 50 municipally owned airports throughout the

province. During 1992-93, MTO's aviation office provided \$5.8 million in assistance for construction and maintenance activities at local airports serving communities from Cornwall to Kenora.

MTO also played a proactive role during the year in determining long-term needs and opportunities for local air transportation facilities. One of several airport initiatives was the production and distribution of a safety video addressing safety concerns at northern airports, including runway obstructions and the protection of airport equipment.

ON THE FAST TRACK

For several years now, the governments of Canada, Ontario and Quebec have been interested in the potential of high-speed rail passenger trains in the important corridor between Quebec City and Windsor. In 1992-93, the three governments teamed up to undertake the most extensive investigation of the technology's potential to date before embarking on a multi-billion-dollar project.

The massive study, officially known as the Ontario/Quebec High Speed Rail Project, consists of 12 separate component studies designed to provide detailed recommendations on issues that include potential high-speed rail technologies, operating strategies, representative routes and capital and operating costs. Ministry staff have taken the lead role in co-ordinating the project and a final draft report is expected in November 1993.

BICYCLES RECOGNIZED

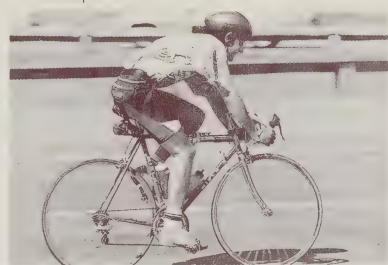
After extensive consultation with the public, interest groups, municipalities, and examination of a host of other resources, the ministry revised its policy for bicycles in 1992, the first update of the policy in more than a decade.

The revised policy recognizes the increase in bicycle use, greater public demand for bicycle facilities and environmental considerations. Bicycles are recognized as a legitimate transportation mode, and the policy calls for the integration of bicycle considerations in land use planning and other transportation-related activities throughout the province. It also clears the way for ministry staff to provide provincial co-ordination of issues relating to the policy.

Under the revised policy, bicycle planning and facilities now are eligible for support under the province's funding criteria for municipalities. The policy also confirms the ministry's commitment to continue to promote both bicycle safety and the social, economic and environmental benefits of bicycling.



*Lansdowne House
community foreman
Willie Moonias is
featured in a northern
airport safety
video produced by
MTO staff this year.*



*The revised policy
for bicycles confirms the
ministry's commitment
to bicycle safety
and the social, economic
and environmental
benefits of cycling.*

PROGRESS THROUGH PARTNERSHIPS



Partnerships with other ministries, municipalities, private businesses, safety organizations, volunteers and community groups have all played important roles in meeting public demand for services at a time when financial resources are limited. The benefits of these partnerships are as diverse as the partners themselves, but in all cases it's a win-win situation. There were many examples of effective partnerships during 1992-93.

- Joint research on new products using recycled tires benefited both the industries that manufacture the products and the government, which is looking for ways to reduce the environmental impact of the used tires.
- Jointly sponsored public awareness and education campaigns about road safety helped to improve driver behavior to reduce human suffering and health care and insurance costs.
- Sharing resources to promote efficiency was a major theme, reflected in the agreement signed during the year between MTO and the Owen Sound Transportation Company to operate the Pelee Island ferry service, and in another agreement signed between the ministry and the Town of Leamington for sharing the use of the town's ferry dock facilities.
- Through its newly formed External Relations/Partnership Office, set up to assist provincial transportation firms in finding new international markets, MTO staff formed a number of strategic partnerships with public-sector organizations such as the Ontario International Corporation and established links with government agencies in other jurisdictions, including Saudi Arabia and India.

By helping companies develop cost reduction strategies and competitive position evaluations, MTO staff plays an important role in ensuring the efficient movement of goods.

HELPING ONTARIO 'KEEP ON TRUCKING'

During 1992-93, the ministry was involved in many initiatives designed to support Ontario's trucking industry and to make it more efficient and competitive. By helping companies develop cost reduction strategies and competitive position evaluations, staff in the ministry played an important role in protecting trucking businesses and jobs.

- In October 1992, the ministry amended the Truck Transportation Act to require that load brokers, who act as agents between truckers and shippers, register with the ministry, post a bond, and establish a trust fund for money owed to truckers. This measure adds financial stability to the trucking industry and provides smaller truckers with some security against unscrupulous load brokers, who sometimes default on outstanding payments.
- A \$250,000 education fund was established to help commercial truckers in Ontario improve their business skills and management practices. Ministry staff also worked with industry groups to develop course materials on business skills for individual truck owner/operators.
- The ministry joined forces with the Ontario Trucking Association to create the Blue Ribbon





The ministry joined forces with the Ontario Trucking Association to establish the Blue Ribbon Task Force on truck inspections.

Task Force on truck inspections. The task force will map out a strategy to improve the overall mechanical condition of commercial trucks on provincial roadways, including improper air brake adjustments — responsible for 31 per cent of all the vehicles taken out of service in Ontario during the year.

- Delegates from more than 300 trucking companies, representing 44,000 drivers, attended seminars on fleet efficiency and productivity under the ministry's Drive\$ave/Trucksave program, established to promote productivity improvements and competitiveness through safe and energy-efficient driving techniques.
- The ministry produced two new videos for truckers — one on the benefits of anti-lock braking systems in heavy trucks, and another illustrating fuel and operating efficiency techniques.
- Staff also began a new program of municipal fleet energy seminars in 1992-93

and developed a video and instruction manual for distribution to more than 250 provincial municipalities with large vehicle fleets.

PROMOTING ROAD SAFETY

In April 1992, the ministry announced a new program of on-road safety inspections for inter-city passenger buses operating in Ontario. The program involves random spot checks by MTO enforcement officers at highway inspection stations, in addition to mandatory annual inspections required for all passenger buses. The random inspections will ensure all buses — those based in Ontario and those from outside the province — comply with safety code provisions on driver licensing, hours of work, commercial vehicle operation registrations and vehicle maintenance.

Ministry drivers and vehicles staff in the Thunder Bay district joined forces during the year with the City of Thunder Bay Police Department to form a new Community Traffic Awareness Committee. The committee, with representatives from government, insurance companies, driver education and examination organizations and the police, addresses road collisions and the problems they cause. In 1992-93 committee members ran a seat belt campaign and a school bus safety week, and promoted greater awareness of the dangers of drinking and driving.

In MTO's Sault Ste. Marie district, drivers and vehicles staff formed a new partnership with the City of Sault Ste. Marie Police Department, the Ontario Provincial Police and local industry to address the problem of accidents involving trucks carrying insecure loads of steel products. The Government/Industry Safety Committee on Steel Coil Load Security was created to help ensure that truck cargo is properly secured.

During the year, the committee promoted improved driver knowledge and awareness, produced and distributed safety handbooks, posted signs at loading sites, conducted highway monitoring and enforcement, and provided suggestions on how to strengthen existing safety legislation.

By the end of the fiscal year, local staff reported the committee's efforts were already helping to increase the number of properly secured truck loads on the district's highways.



Recycling tires: In a private sector research project jointly sponsored by MTO and the Environment and Energy Ministry, a transition collar for the mouth of road maintenance holes has been developed using scrap tires.

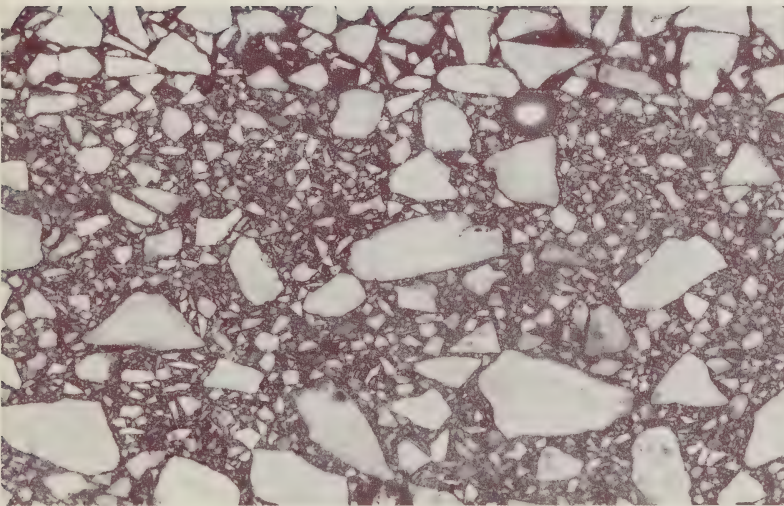
QUALITY COUNTS MOST

During the past 10 years, MTO has been working in partnership with the province's road building industry to help contractors provide high-quality products with less direct ministry supervision and involvement. Traditionally, the ministry used "recipe" or method specifications for pavement and asphalt — essentially telling contractors exactly how to produce the materials needed for each job. Today, the ministry uses a system of "end result" specifications — telling contractors what criteria their final products must meet, and relying on the contractors' expertise to develop products that meet the requirements for the job.

The goal of this approach is a high-quality product at a fair price that delivers the best possible value. The move to end-result specifications has led to better quality aggregate road base and concrete materials. In fact, the new approach has been so successful that MTO held discussions with its road building partners during 1992-93 to determine whether end-result specifications can be extended to other aspects of the highway construction business.



Traditionally, the ministry used recipe or method specifications for pavement and asphalt — essentially telling contractors how to produce the materials needed for each job.



Today, the ministry uses a system of end-result specifications — telling contractors what criteria their final product must meet and relying on the contractors' expertise to develop products that meet the requirements.

The move has led to better quality aggregate road base and concrete materials.

PROVIDING 21ST-CENTURY SERVICES



Ministry staff recognizes the province will need a flexible and efficient transportation system in the coming century — one that is accessible, affordable and appropriate — and MTO employees worked during the 1992-93 fiscal year to ensure that these criteria are met.

DEVELOPING A PORTABLE TRAVELLER'S GUIDE

In December 1992, the ministry issued a call for private-sector partners to help develop a TravelGuide system, which will provide up-to-the-minute traffic and transit information to travellers through a state-of-the-art, hand-held portable computer. The tiny TravelGuide computers will contain a built-in modem and a voice synthesizer to describe road and traffic conditions, enabling motorists to plan their journey more efficiently, particularly during rush hours.

MTO staff will handle the traffic data-gathering part of the system, but will work with a private-sector partner to develop the TravelGuide's computer hardware and software. By combining public- and private-sector expertise to develop TravelGuide, MTO believes it can produce a new consumer product with considerable potential for international sales.

IVHS PARTNERSHIPS CONTINUE

During 1992-93, the ministry worked with a number of partners to continue exploring the potential of intelligent vehicle highway system (IVHS) technology, which involves an information system using computers, electronics and advanced communications technologies to improve trucking operations and safety along major highway corridors.

At Windsor/Detroit, MTO worked with Canada Customs, the U.S. Department of Customs and Immigration, the Michigan Department of Transportation, several trucking companies and international bridge and tunnel authorities to explore the potential of using IVHS along the I-75/Highway 401 corridor to improve the flow of cross-border traffic. MTO is also taking a lead role in developing a strategic plan for IVHS in Ontario in conjunction with ministry clients, other governments and transportation agencies, private industry and the academic community.

During the year, MTO staff chaired an international committee to identify innovative technologies to improve transit maintenance. The committee featured representatives from Canadian and U.S. transit authorities, the Canadian Urban Transit Association, the American Public Transit Association and the U.S. Federal Transit Administration. MTO staff also investigated available technologies and industrial opportunities in Ontario during the year for electronic toll collection and electronic licence plates along the new Highway 407.

SIGNALLING THE WAY OF THE FUTURE

In 1992-93, staff in the ministry's traffic signals unit developed a new software program that automatically calculates optimal timing for traffic lights that guide both pedestrians and vehicles at intersections. The program — Ministry Timing Optimization Program (MTOPT) — is



designed to run on an ordinary computer, with data supplied by the user.

With its menu-driven format, MTOP is extremely user-friendly and is sophisticated enough to determine whether the user needs special signal phases, such as advanced greens, to handle periods of heavy traffic volume. During 1992-93, MTOP was released to the ministry's regional traffic offices and plans were begun to distribute the program to a wide range of other potential users, including other provinces, municipalities and engineering consulting firms that design Ontario's roads and highways.

COMPASS GUIDES TRAVELLERS MORE EFFECTIVELY

With MTO's COMPASS traffic management systems, ministry staff use computerized detection and closed circuit television to monitor traffic flow, dispatch emergency vehicles and alert drivers to problems via electronic message signs. Although it is a relatively new system, COMPASS has already proven that it has many benefits. For example, since the QEW COMPASS system's introduction two years ago, collisions have declined by 36 per cent, despite a 16-per-cent increase in traffic. During 1992-93 the system was expanded and upgraded along major urban freeways in the province.

- The Highway 401 COMPASS system across Metro Toronto was extended from Martin Grove Road west to Renforth Drive.
- In Burlington, a new western operations centre — the third such COMPASS control centre in the province — was officially opened to serve a 15-km stretch of the Queen Elizabeth Way.
- The COMPASS system was upgraded with an automated traffic congestion sign display feature during the year, and was also fitted with a new program developed for the ministry by Hamilton's McMaster University that enables the system to detect collisions automatically.
- Staff also continued work toward licensing the Highway 401 COMPASS software to the Georgia Department of Transportation and the Government of Korea.
- The ministry began providing a continuous live video feed from the COMPASS highway

TravelGuide is a hand-held portable computer that tracks traffic and road conditions so that travellers can choose the most efficient route to their destination.



Despite a 16-per-cent increase in traffic, collisions have declined 36 per cent since MTO introduced the COMPASS system.

cameras to a local Toronto television station that had approached the ministry for this service. Station traffic reporters now televise the local roads while describing conditions to home audiences.

- COMPASS' Traffic and Road Information System, which automatically faxes traffic reports to Toronto-area media, was upgraded during the year, attracting new subscribers to the system and encouraging staff to develop partnerships with private industry to improve, expand and market the service more widely.

SELF-SERVE COMES TO TRANSPORTATION

In January 1993, Ontario became the first province in Canada to offer the public self-service kiosks for making routine driver and vehicle transactions and paying fines quickly and conveniently. In the pilot project, ServiceOntario kiosks were installed in seven locations across the province to provide customers with access to government services both during and outside of regular business hours.

Developed for the government under a contract with IBM Canada, the ServiceOntario kiosks look and operate much like the popular automated banking machines, and feature touch-screen monitors, graphics and bilingual audio and video instructions. With appropriate identification and a credit card to activate the machine, ServiceOntario users can renew their licence plate stickers, report a change of address for their vehicle registration or driver's licence, pay fines and get information on drivers, vehicles and carrier history.

The kiosks were installed in Toronto, Willowdale, Mississauga, Oshawa, London, Ottawa and Thunder Bay for a six-month trial period. An on-screen customer service survey was included in each machine and the survey results will be used to test public acceptance of the new machines and help the ministry evaluate the future potential of this technology. MTO participated in the project in partnership with the Ministry of the Attorney General and Management Board of Cabinet.

FOCUSING ON ACCESSIBILITY

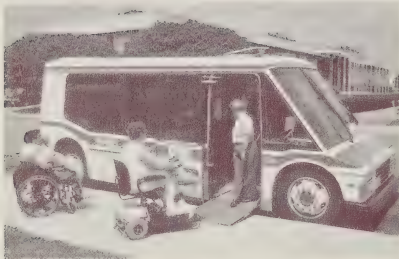
In June 1992, the Minister of Transportation made a major provincial commitment to accessible public transit by announcing that all transit buses purchased or leased after July 1993 must have a low-floor design and other easy-access features in order to qualify for MTO subsidy. The new accessibility policy was also extended to all new public transit terminals and passenger stations in Ontario.

Low-floor buses and accessible terminals and stations enable physically challenged people and those with special mobility needs to use conventional transit services. The accessible buses feature curb-level floors, ramps and additional passenger support posts, as well as special buttons for stop requests.

- MTO also asked municipal transit operators to enter into special accessible transit agreements with the ministry by January 1994. The agreements — which must be in place if municipalities intend to apply for transit subsidies from the ministry — will ensure Ontario communities meet the province's accessibility goals for public transit. Other initiatives to improve accessibility in the province were also undertaken:
- The Wasauksing First Nation on Parry Island became the first aboriginal community in the province to join the ministry's Wheelchair Accessible Taxi Demonstration Program — which provides licensed taxi operators with a capital incentive grant of \$10,000 towards the cost of a vehicle. The First Nation joins more than 40 communities participating in the program.



In January, Minister Gilles Pouliot was the first person to use one of MTO's seven self-serve kiosks to make routine driver and vehicle transactions and pay fines.



The Toronto Transit Commission Wheelchair service meets the needs of more than 17,000 registered riders in Metro Toronto.

- The ministry also co-sponsored the fourth annual People in Motion trade show with the ministries of Health and Economic Development and Trade during the year. The event focuses on developments, products and services in accessible transportation.

SIGNS OF THE TIMES

On the Tyendinaga Mohawk Reserve near Napanee, five new signs on highways crossing the Tyendinaga Mohawk Reserve were erected. The signs notify motorists that they are entering Tyendinaga Mohawk Territory — a more historically accurate message than the former signs, which simply said Indian Reserve. The new boundary signs contain a similar message in the Mohawk language.

The ministry also completed a review of its general principles for highway signage during 1992-93 — the first such review in some 30 years. The review considered recent developments for aging drivers and visually impaired motorists and also took into consideration the ethnic distribution of Ontario drivers. The result was a set of new highway signage principles that make use of simpler messages, color coding and other communications aids.

During the year, staff began a review of the ministry's tourism-oriented signing systems to increase communication between motorists and local tourist operators and help promote the tourism industry. One component of the review was a consumer research study that looked at the kinds of information motorists need and the information tourism operators want displayed.

MTO OFFERS CONSUMERS 'LEMON-AID'

In February 1993, MTO moved to improve customer service, boost provincial revenues and reduce the worry factor for all consumers in the province who purchase used cars and trucks privately, by introducing the Used Vehicle Information Program. The program is a joint initiative of three ministries — Transportation, Consumer and Commercial Relations and Finance — and has several components.

One component is an information package that used vehicle sellers provide to interested buyers which contains information about the vehicle's history and discloses any outstanding liens. The information package was implemented in February 1993 on a voluntary basis, pending the approval of legislation to make it mandatory in October. The program's other components include on-line access to red book (wholesale) vehicle prices, and the collection of retail sales tax on private vehicle sales based on the fair market value of the vehicle being sold.



Members of the Tyendinaga Band Council stand in front of one of the new bilingual signs that mark the reserve boundaries.

PLANNING FOR THE FUTURE



Transportation planning in the 1990s is a highly complex activity. One of the ministry's biggest challenges is to ensure that it plans provincial transportation services well in advance, and that it integrates transportation planning with other potential developments that might not happen for several decades. As a result, a significant portion of staff time in 1992-93 was devoted to studies, plans and research projects covering everything from bridges, railways and airports to marine services and roads.

Among these studies is the ongoing work of the TRANSFOCUS 2021 planning study in the Niagara-Lake Erie area. Expected to be completed by the end of 1993, the study is the first in a series of area network plans that will integrate transportation with provincial economic, social, environmental and land use objectives. It will provide a blueprint to meet the future transportation needs for goods and people in the area during the next 20 to 30 years. TRANSFOCUS 2021 utilizes a unique approach that emphasizes ongoing input from all interested parties and stakeholders.

TRANSPORTATION IN THE GREATER TORONTO AREA

Ministry staff worked with considerable information to develop a transportation vision for the Greater Toronto Area (GTA) in partnership with local municipalities. Consider the facts:

- The GTA, comprising Metropolitan Toronto and the regional municipalities of Halton, Peel, York and Durham, is already Ontario's most heavily populated area, and is expected to grow by more than 50 per cent during the next 30 years.
- Much of the growth will occur in the four regions outside Metro Toronto, but the city's downtown core is expected to be a major centre for new jobs and business activities.
- Transportation to and from downtown Toronto will therefore continue to be a key issue for ministry and local municipal planners.
- The land use emphasis will be on urban intensification, with higher-density developments occurring both within and beyond Metro Toronto's boundaries.
- The province and municipal governments will have to invest billions in new and expanded transportation facilities.

The Transportation Vision report of the provincial/municipal working group outlines the main elements of transportation infrastructure that will likely be needed to serve the needs of the area until the year 2021.

The ministry's urban and regional planning office also participated in several major environmental assessment studies for rapid transit expansions in the GTA. The studies completed during the year included the Sheppard Subway, the Eglinton West Rapid Transit, the Harbourfront LRT, the Scarborough RT extension, the Bloor-Danforth Subway extension and the Mississauga Transitway.

The ministry continued to provide financial and technical assistance to a number of municipalities around the province for multi-modal transportation planning studies. Several



studies were completed during the year, including transit opportunities studies for the cities of Burlington and Halton Region. Work continued on many other studies, including the Ottawa Interprovincial Bridge Study.

Among the projects begun were transportation planning studies for London, Durham, Hamilton and the southeastern part of Ottawa. During the year, the ministry also announced its support in principle for a major rapid transit study in Ottawa-Carleton.

BUSES AND HIGH OCCUPANCY VEHICLES ONLY, PLEASE

In April 1992, the Minister of Transportation announced new provincial support for HOV lanes — lanes reserved for vehicles carrying three or more occupants — as a means of making efficient use of limited road space, protecting the environment and encouraging more commuters to switch to public transit or carpooling.

The ministry began an HOV demonstration project on Highway 403 and announced support for HOV lanes in Mississauga.

Funding support was also given to:

- Metro Toronto's HOV network plan;
- the development of new reserved bus lanes on Highway 417 east of Ottawa;
- a new HOV lane on Dundas Street (Highway 5) between Mississauga and Metro Toronto; and
- an HOV study for Peel Region.

MTO staff also worked to promote new ride-sharing programs by helping 17 Ontario companies and institutions set up employer-based carpooling programs. The ministry reached an agreement with the City of Mississauga to conduct an employer-based, ride-sharing demonstration program, and also helped staff in the Ontario government's Green Workplace Office set up a ride-sharing program available to all government employees who work in Metro Toronto.

During the year, MTO completed and released Transit-Supportive Land Use Planning Guidelines, prepared in partnership with the Ministry of Municipal Affairs. The guidelines advise municipal planners, engineers, transit managers, politicians, developers and provincial planners on transit-friendly land use policy and design. The guidelines recognize the mutually supportive relationship between land use patterns and the effectiveness of transportation systems, and cover a wide range of strategies and principles that can be used in regional, municipal, neighborhood and site planning.

*High Occupancy
Vehicles only during rush
hours: To encourage
people to use public
transit and carpools,
HOV lanes are reserved
for vehicles carrying
three or more occupants.*

The province encourages municipalities to use the guidelines to assess their own plans and develop planning approaches that are suited to local goals and objectives. The guidelines focus on accessibility for pedestrians, including the disabled, and on "human scale" urban form, and make an important contribution to urban land planning and the understanding of the relationship between land use and public transit.

INTEGRATION STUDIES AIM AT BETTER TRANSIT SERVICES

MTO staff members were involved during 1992-93 in several projects designed to improve service to transit riders by studying the opportunities for fare integration and service co-ordination between transit systems. The measures are aimed at boosting ridership and also benefit transit companies by enabling them to rationalize services and offer more flexible and attractive schedules.

Fare integration and service co-ordination projects under way during the year involved GO Transit and the TTC; Mississauga Transit and the TTC; GO Transit and Mississauga Transit; and GO Rail and private intercity rail carriers.

Ministry staff continued studies on several potential locations for new transportation gateways — multi-modal hubs that make it easy for travellers to transfer smoothly between cars and buses or subways and between different transit lines. Gateways not only make transportation more efficient, but also provide opportunities for new or more intensive development through public and private-sector partnerships.

Site studies under way during the year included Langstaff, Mimico/Parklawn, Whitby, Bramalea and the Mississauga Transit Terminal. The province also signed a memorandum of understanding with a private developer for establishing the York City Centre Gateway. When the gateway is fully developed, it will have commercial and residential buildings, GO rail and subway stations, and also provide access to TTC buses.



Staff is studying potential locations for transportation gateways — multi-modal hubs that make it easy to transfer between cars, buses, subways and various transit operations.

PEARSON STUDIES TAKE LONG-RANGE VIEW

As Canada's busiest airport, Pearson International plays a key role in the economies of both Ontario and Canada, and is a major economic factor for the Greater Toronto Area. The airport area has the region's second-largest concentration of jobs, after Toronto's downtown core. Passenger traffic at the airport, and the population and business activities in the airport area are all expected to grow rapidly during the next 30 years, so planning for future transportation links between downtown Toronto and the airport is a strategic economic issue for Ontario.

During the fiscal year, the ministry completed two transportation studies involving future services at the airport. One study examined the possibility of providing a rapid transit connection from Pearson to the city's downtown core, while the other looked at long-term issues and solutions for regional transportation services in the broader area around the airport.

DEVELOPING TOMORROW'S HIGH-TECH VEHICLES

Just as there are likely to be more passenger and commercial vehicles on Ontario's roads in the future, tomorrow's vehicles are likely to be much more energy-efficient and environment-friendly. During 1992-93, the staff continued working with many different partners in private industry, the research community and other governments to advance the yardsticks of modern vehicle technology.

The ministry's electric vehicle program continued, with the refurbishment of one van

using a combination lead-acid battery system and on-board charger, in co-operation with Cominco Metals. Another van was fitted with a nickel-cadmium (ni-cad) battery pack. The test vehicle will be used to evaluate the propulsion system's performance as well as to assess the impact on the provincial electricity grid of recharging vehicles during off-peak hours. The tests will be conducted in co-operation with Ottawa Hydro and the University of Ottawa.

The ministry also continued its co-ordinating role in the development and testing of compressed natural gas (CNG) for transit buses as a cleaner-burning and a more environmentally friendly fuel than diesel. The program currently involves a total of 75 gas-powered buses in several urban centres, and has led to the development of three innovative fuelling stations now in daily use.

MTO's efforts in this area have helped Ontario Bus Industries sell more than 200 natural gas-powered buses to transit operators in the United States, and have also helped Ontario suppliers compete successfully for natural gas fuelling station contracts in the U.S.

Ministry staff along with Ontario Bus Industries continued tests on a jointly developed hybrid natural gas/electric bus. The prototype unit has a low floor for full passenger access and an advanced propulsion system that improves energy efficiency and reduces environmental emissions. Studies continued during the year on six methanol-powered buses in regular service in Windsor, and on eight buses in Ottawa equipped with special devices to trap airborne particulates from exhaust emissions. Throughout the year, MTO continued to provide transit systems across the province with detailed information on the vehicles and their test results, to promote more widespread adoption of environmentally friendly transportation alternatives.

In 1992-93, MTO was also involved in a joint research venture with the Toronto Transit Commission (TTC) to develop a maintenance tool that can automatically detect even the smallest defects in the surface of wheels on the Scarborough Rapid Transit System. The project could result in a marketable commercial product, and is expected to save both time and labor costs for the TTC.

Ministry staff also worked with GO Transit to examine the feasibility of converting standard GO rail cars to self-propelled vehicles — so-called "rail buses" — that could be used in off-peak service. The project came about as a result of a previous study conducted in co-operation with the Canadian Institute of Guided Ground Transport, which concluded that the potential exists to reduce operating costs by using rail buses for off-peak service instead of the standard diesel engines and passenger cars.

MOVING ON

The enormous amount of work undertaken by the ministry during fiscal 1992-93 is ongoing. The safe and efficient movement of people and goods in the province remains a priority for the ministry and staff and is reflected in the Ontario's top-notch transportation network.

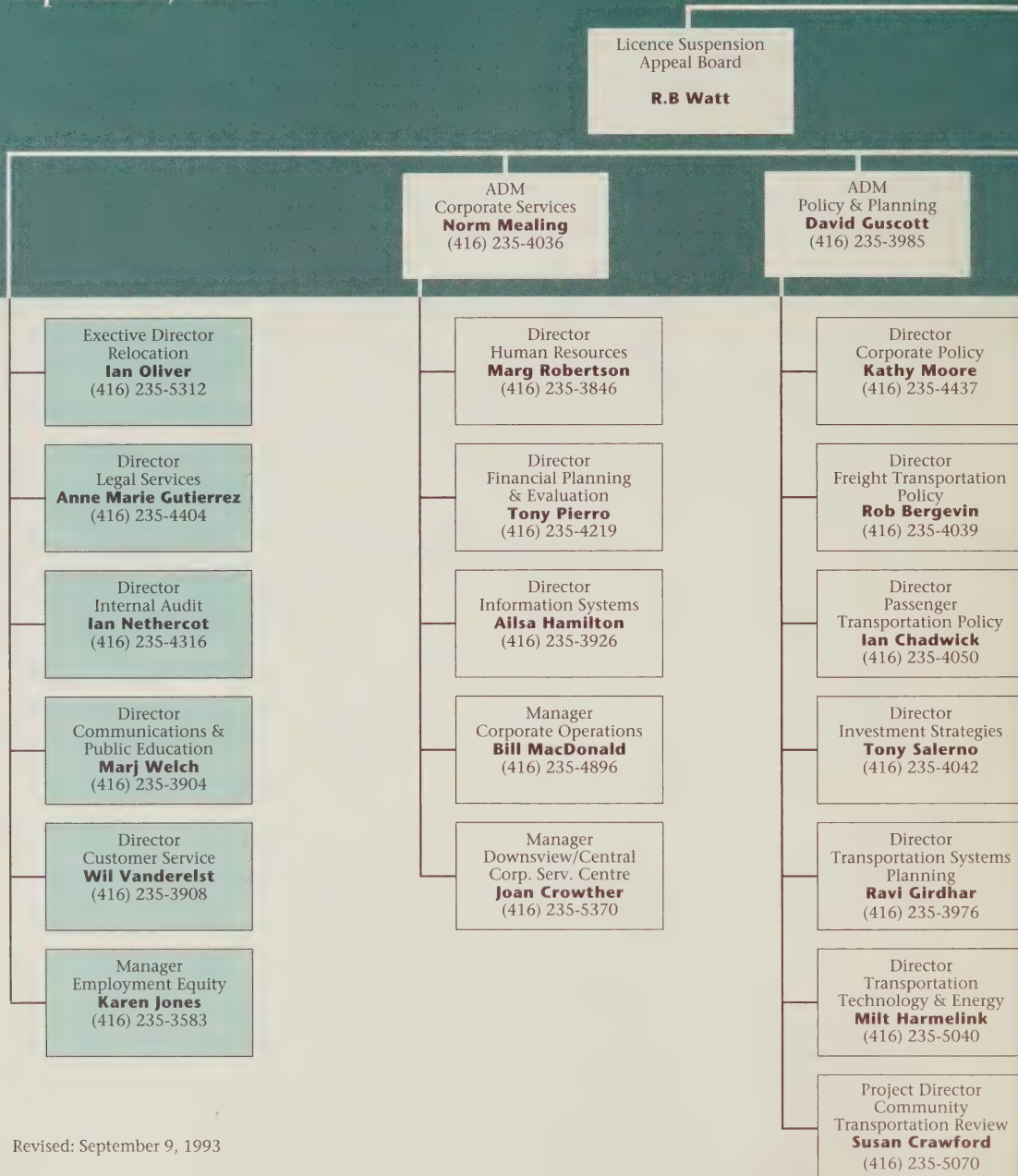


MTO is working to advance the yardsticks of modern vehicle technology to ensure cleaner air and a brighter future for transit systems across Ontario.

Ministry of Transportation

Organization Chart

September, 1993



Minister
Honorable
Gilles Pouliot

Parliamentary
Assistant
George Dadamo

Deputy
Minister
George Davies

Toronto Area
Transit Operating
Authority
Chairman
David Hobbs

Ontario Highway
Transport Board
Chairman
B.E. Smith

ADM
Safety & Regulation
Kim Devooght
(416) 235-4453

ADM
Operations
Carl Vervoort
(416) 235-4457

ADM
Quality & Standards
Margaret Kelch
(416) 235-4459

Director
Safety Policy
John Hughes
(416) 235-3591

Director
Licensing & Control
Janet Faas
(416) 235-4793

Director
Compliance
Rudi Wycliffe
(416) 235-4795

Director
Safety Information
Technology Branch
Doug Farrar
(416) 235-5315

Director
Road Safety
Task Force
Blake Forrest
(416) 235-3845

Director
Business Technology
Integration Group
David Mee
(416) 235-3589

Director, Operations
Central Region
Denise Evans
(416) 235-5185

Director
Planning & Engineering
Central Region
Kevin Pask
(416) 235-5400

Regional Director
Southwestern
Richard Puccini
(519) 649-3030

Regional Director
Eastern
Jim Heffernan
(613) 545-4600

Regional Director
Northern
Steve Radbone
(705) 497-5500

Regional Director
Northwestern
Larry Lambert
(807) 473-2050

A/Director
Resources Management
Claude Sherwood
(416) 235-4152

Director
Transportation
Engineering & Standards
Bob Oddson
(416) 235-4402

A/Director
Transportation
Operations
Colin Raymond
(416) 235-3811

Director
Research &
Development
George Gera
(416) 235-4707

Director
Acquisition
Standards
David Garner
(416) 235-4256

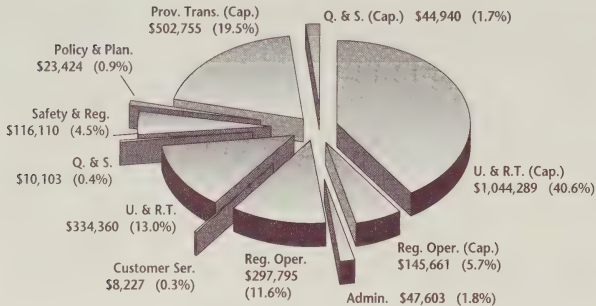
Director
Program Development
Bert Vervenne
(416) 235-4008

 Note: Part of Corporate Service Division
for administration purposes.

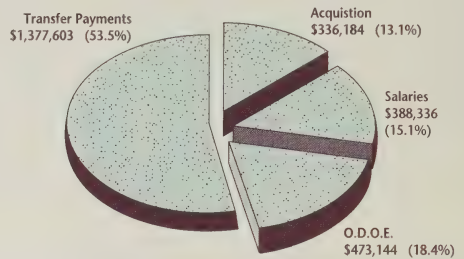
EXPENDITURES

MINISTRY EXPENDITURES 1992/93 (\$ THOUSANDS) TOTAL \$2,575,267

By Activities:

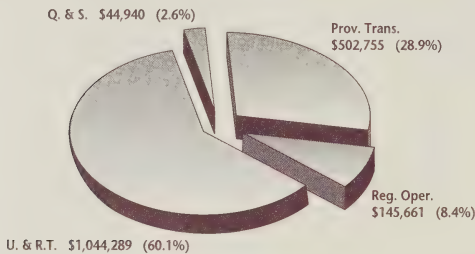


By Standards Account:

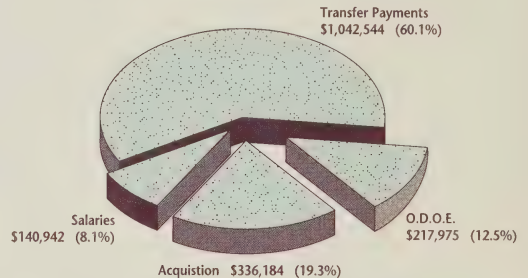


CAPITAL EXPENDITURES 1992/93 (\$ THOUSANDS) TOTAL \$1,737,645

By Activities

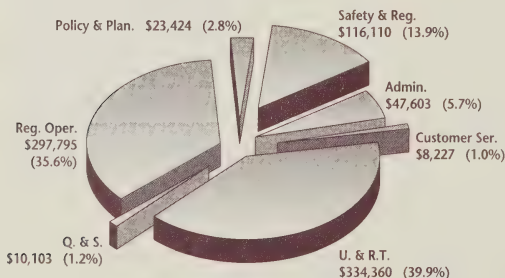


By Standards Account

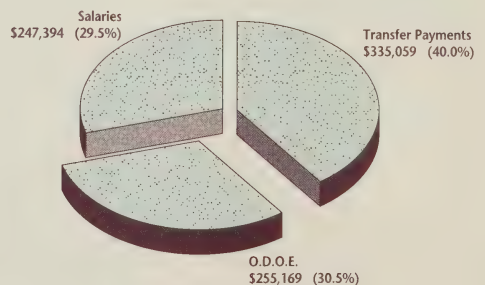


OPERATING EXPENDITURES 1992/93 (\$ THOUSANDS) TOTAL \$837,622

By Activities



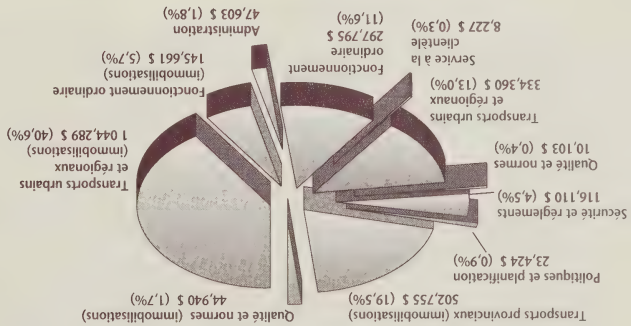
By Standards Account



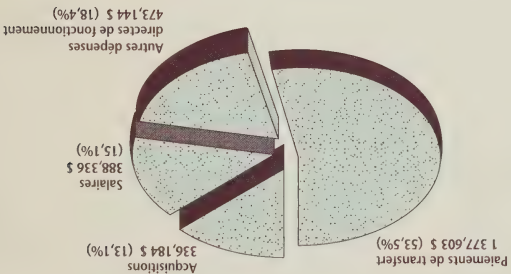
DÉPENSES DU MTO

DÉPENSES DU MINISTÈRE EN 1992/93 (EN MILLIERS DE DOLLARS) TOTAL 2 575,267 \$

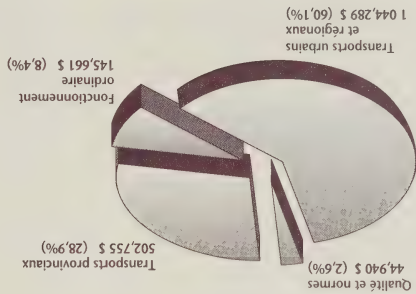
Par activité:



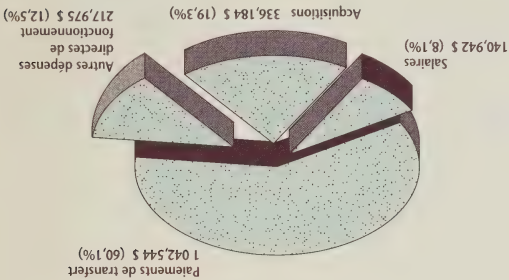
Par catégorie de dépenses:



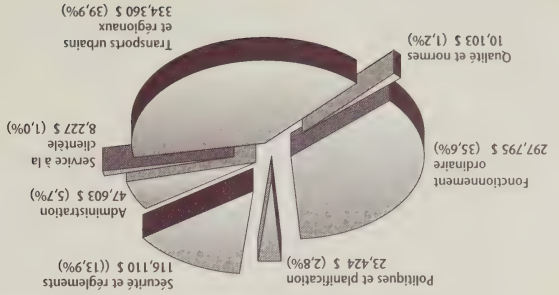
Par activité:



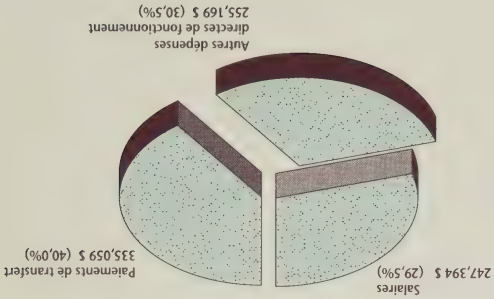
Par catégorie de dépenses:



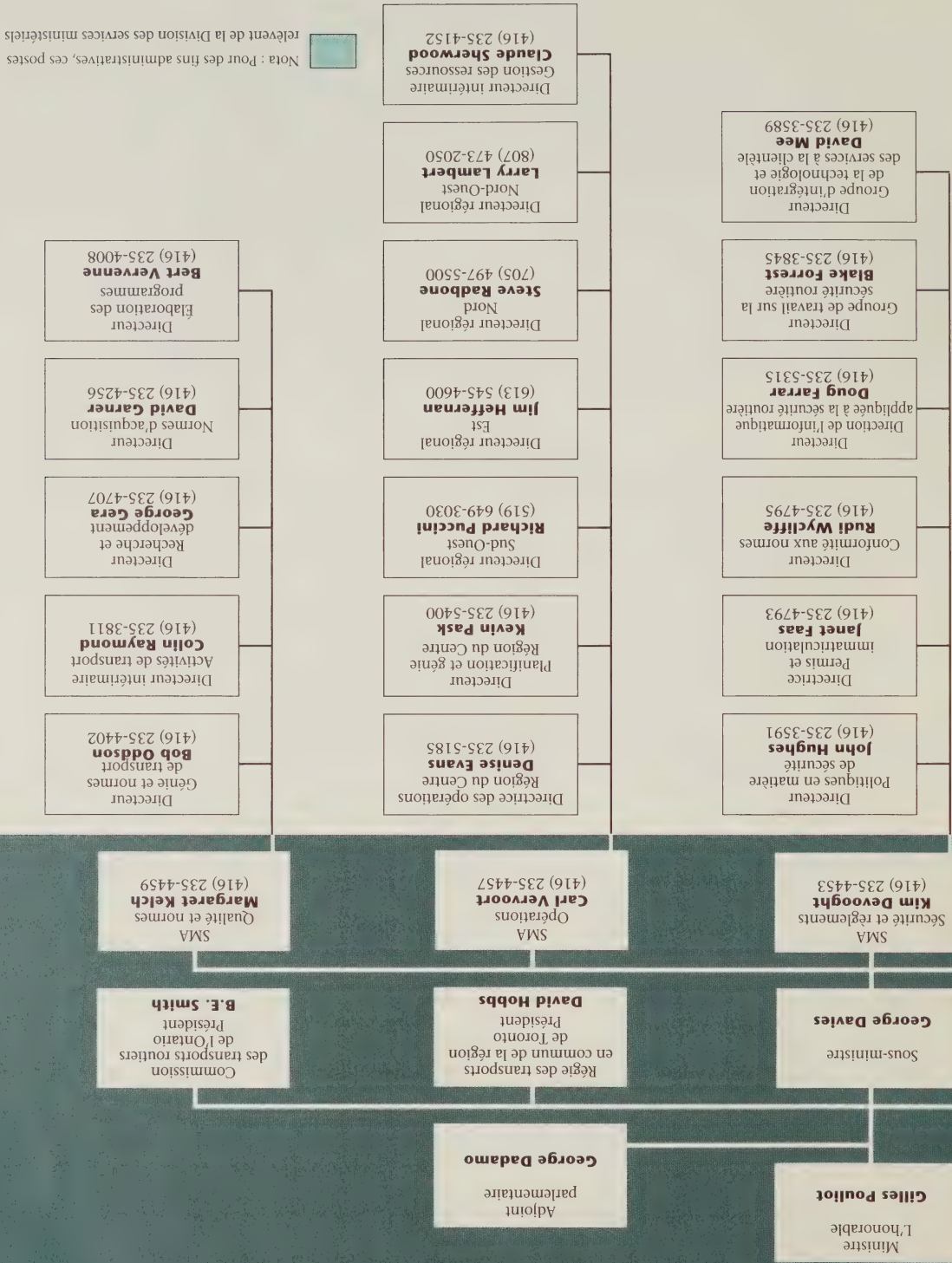
Par activité:



Par catégorie de dépenses:



DÉPENSES D'EXPLOITATION EN 1992/93 (EN MILLIERS DE DOLLARS) TOTAL 837,622 \$



Ministère des Transports

Organigramme

Septembre 1993

Commission d'appel des
suspensions de permis

R.B. Watt

SMA
Norm Mealing
(416) 235-4036
Services ministériels

SMA
David Guscott
(416) 235-3985
Politiques et planification

Directeur général
Ian Oliver
(416) 235-5312
Déménagement

Directrice
Anne-Marie Gutierrez
(416) 235-4404
Services juridiques

Directeur
Ian Nethercot
(416) 235-4316
Vérification interne

Directrice
Mary Welch
(416) 235-3904
Communications et
information du public

Directeur
Will Vandereist
(416) 235-3908
Service à la clientèle

Chef
Karen Jones
(416) 235-3583
Équité d'emploi

Directrice
Marg Robertson
(416) 235-3846
Ressources humaines

Directeur
Tony Pierre
(416) 235-4219
Planification et
évaluation financières

Directrice
Ailsa Hamilton
(416) 235-3926
Systèmes informatiques

Chef
Bill MacDonald
(416) 235-4896
Opérations ministérielles

Chef
Joan Crowther
(416) 235-5370
Région du Centre/Downsview
Centre des services ministériels

Directrice
Kathy Moore
(416) 235-4437
Politiques ministérielles

Directeur
Rob Bergvin
(416) 235-4039
Politiques du transport
des marchandises

Directeur
Ian Chadwick
(416) 235-4050
Politiques de transport
des voyageurs

Directeur
Tony Salerno
(416) 235-4042
Stratégies
d'investissement

Directeur
Ravi Giridhar
(416) 235-3976
Planification des systèmes
de transport

Directeur
Milt Harmelink
(416) 235-5040
Technologie et énergie
des transports

Directrice de projet
Susan Crawford
(416) 235-5070
Étude des transports
en commun

Révision : Le 9 septembre 1993

la concentration des emplois, après le centre-ville de Toronto. On prévoit que l'achalandage de l'aéroport, les activités économiques des entreprises et le nombre de personnes dans la zone de l'aéroport vont augmenter rapidement au cours des 30 prochaines années. La planification de liens futurs entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport constitue donc pour l'Ontario une question économique stratégique.

Pendant l'exercice, le ministère a mené à terme 2 études de transport sur les futurs services à l'aéroport. L'une de ces études examinait la possibilité d'offrir une liaison de transport en commun rapide entre l'aéroport Pearson et le centre-ville de Toronto; l'autre a examiné les questions et les solutions à long terme entourant les services régionaux de transport dans la grande région de l'aéroport.

METTRE AU POINT LES VÉHICULES DE L'AVENIR

Tout comme il est prévisible qu'il y aura davantage de véhicules privés et utilitaires sur les routes de la province dans l'avenir, les véhicules de demain devraient consommer beaucoup moins de carburant et être plus écologiques. Pendant l'exercice 1992-1993, les employés du MTO ont poursuivi leur collaboration avec de nombreux partenaires de l'industrie privée, les chercheurs et les autres gouvernements afin de faire progresser les critères de la technologie moderne du véhicule.

En collaboration avec la société Cominco Métals, le ministère a poursuivi son programme de recherche sur un véhicule électrique, avec la remise à neuf d'une camionnette qui combine un accumulateur au plomb et un chargeur à bord. Sur une autre camionnette, on a installé une batterie nickel-cadmium. Le véhicule d'essai servira à évaluer le rendement du système de propulsion, ainsi que les conséquences du rechargement des véhicules sur le réseau provincial de distribution de l'électricité hors des heures de pointe. Les tests seront effectués avec la collaboration d'Ottawa Hydro et de l'Université d'Ottawa.

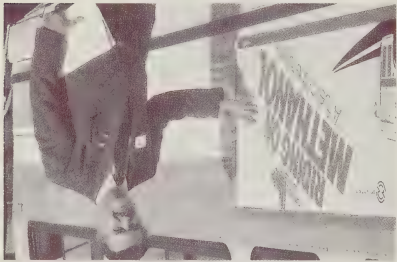
Le ministère poursuivra son travail de coordination dans la mise au point et l'essai, dans les autobus de transport en commun, du gaz naturel comprimé, qui est un carburant plus net et plus écologique que le diesel.

Les efforts du MTO en ce domaine ont aidé l'Ontario Bus Industries à vendre plus de 200 véhicules alimentés au gaz naturel à des exploitants de services de transport en commun des États-Unis; il a aussi aidé les fournisseurs de l'Ontario à soutenir la concurrence sur le marché des stations de ravitaillement en gaz naturel et à décrocher des contrats aux États-Unis.

En 1992-1993, le MTO a aussi été engagé dans une recherche conjointe avec la Commission des Transports de Toronto (TTC) visant à mettre au point un appareil d'entretien capable de détecter automatiquement jusqu'aux plus petits défauts que l'on puisse trouver sur les roues du système de transport en commun rapide de Scarborough. Le projet pourrait mener à la création d'un produit commercialisable, grâce auquel la TTC devrait réaliser des économies de temps et de main-d'œuvre. Les employés du ministère ont collaboré également avec le Réseau GO pour examiner la possibilité de transformer des voitures de chemin de fer ordinaires appartenant au Réseau GO en voitures autotransportées, en «autobus sur rail», pouvant servir en dehors des heures de pointe. Le projet a pris naissance à la suite d'une autre étude menée en collaboration avec le Canadian Institute of Guided Ground Transport, et dans laquelle on avait conclu qu'il était possible de réduire les coûts de fonctionnement en utilisant des autobus sur rail pour le service en dehors des heures de pointe, plutôt que les locomotives traditionnelles au diesel tirant des wagons de passagers.

L'énorme travail entrepris par le ministère au cours de l'exercice 1992-1993 se poursuit. Le déplacement efficace et sécuritaire des biens et de la population dans la province demeure une priorité du ministère et se reflète dans son réseau de transports d'excellente qualité.

Le MTO fait progresser les critères de la technologie moderne du véhicule afin que l'air soit plus propre ce qui assurera aux transports en commun un brillant avenir en Ontario.



covoiturage parrainés par l'employeur. Le ministère a conclu avec la ville de Mississauga une entente pour la démonstration d'un tel programme et a aidé le personnel du Bureau de l'action écologique au travail, du gouvernement de l'Ontario, à créer un programme de covoiturage ouvert à tous les employés du gouvernement qui travaillent dans la région métropolitaine de Toronto.

Au cours de l'année, le MTO a élaboré et rendu publics les «lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun», préparées en collaboration avec le ministère des Affaires municipales. Ces lignes directrices donnent des conseils aux urbanistes, ingénieurs, gestionnaires de systèmes de transport en commun, politiques, entrepreneurs et planificateurs provinciaux sur la conception d'un aménagement du territoire axé sur la «facilité d'accès aux transports en commun». Les lignes directrices reconnaissent les liens étroits entre les modèles d'aménagement du territoire et l'efficacité des modes de transport, et abordent un large éventail de stratégies et de principes utilisables dans la planification régionale, municipale et locale.

La province encourage les municipalités à utiliser les lignes directrices pour évaluer leurs propres plans et à élaborer des stratégies d'aménagement convenant aux objectifs locaux. Les lignes directrices insistent sur l'accessibilité pour les piétons, y compris les personnes handicapées, et sur l'urbanisme «à l'échelle humaine». De plus, elles contribuent de manière importante à la planification urbaine et à la compréhension des rapports entre l'aménagement du territoire et les transports en commun.

LES ÉTUDES D'INTÉGRATION VISENT À DE MEILLEURS SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les membres du personnel du MTO ont participé en 1992-1993 à plusieurs projets d'amélioration du service pour les usagers des transports en commun en étudiant les possibilités d'intégration des tarifs et de coordination des services entre les sociétés de transport en commun. Les propositions visent à accroître le nombre des usagers et profitent aux sociétés de transport en commun en leur permettant de rationaliser leurs services et d'offrir des horaires plus souples et plus attrayants.

Ont participé aux projets d'intégration des tarifs et de coordination des services le Réseau GO et la TTC, Mississauga Transit et la TTC, le Réseau GO et les services

terroviaires interurbains privés.

Les employés du MTO ont poursuivi les études concernant plusieurs emplacements où l'on pourrait aménager de nouvelles gares intermodales qui faciliteraient pour les voyageurs le transfert entre l'automobile et l'autobus ou le métro et entre divers services de transport en commun. Les gares intermodales rendent non seulement les transports plus efficaces, mais elles stimulent et intensifient le développement commercial grâce à des partenariats entre les secteurs public et privé.

Pendant l'exercice 1992-1993, on a étudié les emplacements suivants : Langstaff,

Mimico/Parikawn, Whitby, Bramalea et le terminus de Mississauga Transit. La province a aussi signé un protocole d'entente avec un promoteur immobilier prévoyant la création de la gare intermodale du York City Centre. Lorsqu'elle sera en service, cette gare intermodale comprendra des immeubles commerciaux et résidentiels, une station de métro et une gare pour le train GO, de même qu'un accès

aux autobus de la TTC.

LES ÉTUDES DE L'AÉROPORT PEARSON ADOPTENT UNE PERSPECTIVE À LONG TERME

L'aéroport international Pearson, le plus achalandé du Canada, joue un rôle clé dans l'économie de l'Ontario et du Canada, et constitue un important facteur économique pour la région du grand Toronto. La zone de l'aéroport arrive au deuxième rang dans la région en ce qui concerne

Le personnel étudie
l'emplacement éventuel
de gares intermodales,
des centres qui facilitent
le transfert entre
la voiture et l'autobus
ou le métro et entre
les divers services
de transports en commun.



le prolongement de la ligne de transport rapide de Scarborough, le prolongement de la ligne de métro Bloor-Danforth et la rue piétonne-autobus de Mississauga (Transitway). Le ministère a continué à accorder son aide technique et financière à un certain nombre de municipalités de la province pour des études de planification de transports multimodaux. Plusieurs de ces études ont été réalisées cette année, dont des études sur les possibilités de transport en commun pour les villes de la région de Burlington et de Halton. De nombreuses autres études se sont poursuivies, notamment celle portant sur le pont interprovincial d'Ottawa. Parmi les projets entrepris, on compte les études de planification des transports de London, Durham, Hamilton et la partie sud-est d'Ottawa. Le ministère a aussi annoncé pendant l'année son appui de principe à une importante étude sur les transports en commun rapides dans la région d'Ottawa-Carleton.

RÉSERVE AUX AUTOBUS ET AUX VÉHICULES À COEFFICIENT ÉLEVÉ DE PASSAGERS, SVP

Le ministre des Transports annonçait en avril 1992 son appui aux voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de passagers, c.-à-d. les voies réservées aux véhicules qui transportent trois passagers et plus, comme moyen de favoriser l'utilisation plus efficace de l'espace routier, de protéger l'environnement et d'encourager davantage de navetteurs à utiliser les transports en commun ou le covoiturage.

Le ministère a entrepris un projet de démonstration de voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de passagers sur l'autoroute 403 et a annoncé son appui aux voies réservées à ce type de véhicule à Mississauga.

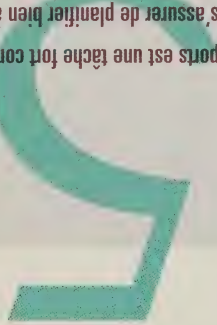
Un appui financier a également été accordé :

- au réseau de voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de passagers dans la région métropolitaine de Toronto;
- à l'aménagement de nouvelles voies réservées aux autobus sur l'autoroute 417, à l'est d'Ottawa;
- à une nouvelle voie réservée aux véhicules à coefficient élevé de passagers sur la rue Dundas (route 5) entre Mississauga et la région métropolitaine de Toronto;
- à une étude sur l'utilisation des véhicules à coefficient élevé de passagers dans la région de Peel.

Les employés du MTO ont aussi travaillé à la mise sur pied de nouveaux programmes de covoiturage en aidant 17 entreprises et institutions de l'Ontario à établir des programmes de

Véhicules à coefficient élevé de passagers uniquement pendant les heures de pointe : à encourager le public à utiliser les transports en commun et le covoiturage, ces voies sont réservées aux véhicules qui transportent trois passagers et plus.





ans les années 1990, la planification des transports est une tâche fort complexe. L'un des défis les plus importants que doit relever le ministère est de s'assurer de planifier bien à l'avance les services

de transport de la province et d'intégrer la planification des transports à l'évolution potentielle dans d'autres domaines, qui pourrait ne pas se réaliser avant plusieurs décennies. Pour ce faire, une portion importante du temps du personnel a été consacrée en 1992-1993 à des études, des plans et des projets de recherche où tout a été passé en revue, depuis les ponts, les chemins de fer et les aéroports jusqu'aux services maritimes et aux routes.

Entre autres études, il y a les travaux de l'étude de planification TRANSFOCUS 2021, qui se poursuivent dans la région de Niagara et du lac Érie. Cette étude, qui doit prendre fin d'ici à la fin de 1993, est la première d'une série

de plans de réseaux régionaux qui intégreront les transports aux objectifs provinciaux dans les domaines économique, social, environnemental et territorial. Elle définira un cadre pour répondre aux besoins de transport de passagers et de marchandises dans la région au cours des 20 à 30 prochaines années. TRANSFOCUS 2021 fait appel à une approche unique qui met l'accent sur la participation continue de toutes les parties et de tous les intervenants intéressés.

LES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DU GRAND TORONTO

En collaboration avec les municipalités locales, les employés du ministère ont utilisé une multitude d'informations pour élaborer une vision des transports dans la région du grand Toronto (RGT). Voici les faits :

- La RGT, qui comprend la communauté urbaine de Toronto et les municipalités régionales de Halton, Peel, York et Durham, est déjà la plus peuplée de l'Ontario; sa population devrait s'accroître encore de 50 % d'ici 30 ans.
- Une grande partie de la croissance aura lieu dans les quatre régions situées à l'extérieur de la région métropolitaine de Toronto, mais le centre-ville devrait constituer un centre important d'activité économique et de création d'emplois.
- Les liaisons entre le centre-ville et le reste de la région resteront donc la question clé qu'auront à résoudre les planificateurs du ministère et des municipalités locales.
- En ce qui concerne l'aménagement du territoire, l'accent portera sur une utilisation plus intensive du milieu urbain, avec des aménagements à plus forte densité, autant à l'intérieur qu'au-delà des limites de la région métropolitaine de Toronto.
- Le gouvernement provincial et les administrations municipales devront investir des milliards de dollars dans l'aménagement et l'extension d'installations de transport.

Le rapport Transportation Vision, du groupe de travail provincial-municipal, souligne les principaux éléments de l'infrastructure des transports qui devraient être nécessaires pour répondre aux besoins de la région jusqu'en 2021.

Le Bureau de la planification urbaine et régionale a participé, lui aussi, à plusieurs évaluations environnementales importantes en prévision de l'expansion des transports en commun rapides dans la région du grand Toronto. Les études réalisées pendant l'année comprennent celles sur la ligne de métro Sheppard, la ligne de métro Eglinton Ouest, la ligne de transport rapide de Harboursfront,

rampes et d'appuis supplémentaires, ainsi que des boutons spéciaux pour demander l'arrêt du véhicule.

Le MTO a aussi demandé aux exploitants de services municipaux de transport en commun de conclure avec lui, d'ici janvier 1994, des ententes spéciales concernant l'accessibilité des transports en commun. Ces ententes, qui doivent être en vigueur si les municipalités ont l'intention de demander des subventions pour le transport en commun, garantiront que les municipalités de l'Ontario répondent aux objectifs provinciaux en matière d'accessibilité. Le ministère a pris d'autres initiatives pour améliorer l'accessibilité dans la province : La Première nation Wasauksing de Parry Island est devenue la première communauté autochtone de la province à s'associer au programme ministériel de démonstration de taxis accessibles par fauteuil roulant, qui offre aux détenteurs de permis de taxis une subvention d'encouragement de 10 000 \$ pour assumer le coût d'un tel véhicule. La Première nation joint les rangs de plus de 40 communautés qui participent au programme.

• Le ministère a également parrainé la quatrième foire commerciale Des gens en mouvement, en collaboration avec les ministères de la Santé et du Développement économique et du Commerce. Cette foire met l'accent sur les nouveautés, les produits et les services qui visent à rendre les véhicules accessibles.

SIGNES DES TEMPS

À la réserve mohawk de Tyendinaga, près de Napanee, on a installé cinq nouveaux panneaux le long des routes qui traversent la réserve. Ces panneaux informent les voyageurs qu'ils entrent sur le territoire de la réserve mohawk de Tyendinaga. Il s'agit là, sur le plan historique, d'un message plus précis que les anciens panneaux qui ne faisaient que signaler une «réserve indienne». Les nouveaux panneaux qui indiquent les limites du territoire contiennent un message semblable en langue mohawk.

Le ministère a également procédé en 1992-1993 à une révision des principes généraux qui le guident dans la production de la signalisation routière, la première depuis environ 30 ans. Cette révision a tenu compte du vieillissement des conducteurs et des automobilistes qui ont des problèmes de la vue. Elle a aussi tenu compte de la répartition ethnique des conducteurs ontariens. Le résultat a été la production d'un ensemble de nouveaux principes de signalisation qui font appel à des messages plus simples, un code des couleurs et d'autres moyens pour faciliter les communications.

LE MTO OFFRE LA POSSIBILITÉ DE «ROULER SANS SE FAIRE ROULER»

En février 1993, le ministère a lancé le Programme d'information sur les véhicules d'occasion pour améliorer le service à la clientèle, stimuler les recettes provinciales et apaiser les craintes des consommateurs de la province qui achètent des voitures et des camions à des particuliers. Ce programme est une mesure conjointe de trois ministères, Transports, Consommation et Commerce et Finances, et comporte plusieurs éléments.

L'un de ces éléments est une trousse d'information que les vendeurs de véhicules d'occasion fournissent aux acheteurs éventuels, et qui contient des renseignements sur l'histoire du véhicule et divulgue tout privilège non exercé. La trousse d'information a été lancée en février 1993 et son utilisation était volontaire, en attendant l'adoption du projet de loi qui la rendra obligatoire en octobre. Les autres éléments du programme comprennent un accès direct au prix des véhicules (prix de gros) selon le livret Red Book et la perception de la taxe de vente au détail sur les ventes de véhicules par des particuliers, établie d'après la valeur marchande du véhicule.

Des membres du Conseil de bande Tyendinaga devant un des nouveaux panneaux bilingues qui indiquent les limites de la réserve.



automatique qui fait état des embouteillages. On y a aussi ajouté un nouveau programme conçu par l'Université McMaster, de Hamilton, pour le compte du ministère, qui permet au système de détecter automatiquement les collisions.

- Le personnel a poursuivi les négociations avec le département des Transports de la Géorgie et le gouvernement coréen en vue de l'exploitation, sous licence, du logiciel Compas utilisé sur l'autoroute 401.

- À l'aide des caméras du système Compas, le ministère a commencé à fournir de manière continue des informations vidéo en direct à une station locale de télévision de Toronto intéressée par ce service. Les chroniqueurs de la circulation se servent maintenant des images des routes locales pour décrire les conditions de la circulation.
- Le système de renseignements sur la circulation et l'état des routes, exploite conjointement avec le système Compas, transmet automatiquement par télécopieur des rapports de circulation aux médias de la région de Toronto. Il a été modifié en cours d'exercice, ce qui a attiré de nouveaux abonnés et encouragé les employés à former avec l'industrie privée des partenariats en vue d'améliorer le service, de le diffuser et de le vendre à un plus vaste marché.

LIBRE-SERVICE AU MINISTÈRE

En janvier 1993, l'Ontario est devenu la première province du Canada à offrir au public des guichets libre-service, où les conducteurs peuvent effectuer des transactions de routine et payer leurs amendes, rapidement et efficacement. Dans le cadre de ce projet-pilote, les guichets ServiceOntario ont été installés dans la province pour donner aux consommateurs un accès aux services du gouvernement, pendant et après les heures normales de bureau.

Les guichets ServiceOntario, mis au point par le gouvernement dans le cadre d'un contrat avec IBM Canada, ressemblent à des guichets de banque automatiques et fonctionnent à peu près sur le même principe. Ils comportent un écran tactile, des graphiques et des instructions audiovisuelles bilingues. Les utilisateurs de ServiceOntario peuvent, en s'identifiant correctement et à l'aide d'une carte de crédit qui active la machine, renouveler leurs vignettes d'immatriculation, faire état d'un changement d'adresse pour leur dossier d'immatriculation ou leur permis de conduire, payer les amendes et obtenir des renseignements sur les conducteurs, les véhicules et les transporteurs.

Les guichets ont été installés à Toronto, Willowdale, Mississauga, Oshawa, London, Ottawa et Thunder Bay, pour une période d'essai de six mois. On a incorporé aux guichets un sondage informatisé sur leur utilisation par les consommateurs. Les résultats de ce sondage serviront à évaluer l'avenir de cette technologie. Le MTO a participé au projet en collaboration avec le ministère du Procureur général et le Conseil de gestion du gouvernement.

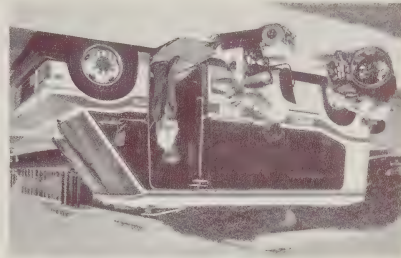
ACCENT SUR L'ACCESSIBILITÉ

En juin 1992, le ministère des Transports a pris l'important engagement de rendre le transport en commun encore plus accessible en annonçant que, pour être admissibles aux subventions du MTO, les autobus de transport en commun, achetés ou loués après juillet 1993, doivent tous comporter un plancher surbaissé et d'autres caractéristiques conçues pour en faciliter l'accès. La nouvelle politique d'accessibilité a été étendue à tous les nouveaux terminus de transport en commun et gares de voyageurs de l'Ontario.

Les autobus à plancher surbaissé et les terminus et gares accessibles permettent aux personnes handicapées et celles qui ont des problèmes de mobilité d'utiliser les services de transport en commun ordinaires. Les autobus accessibles sont munis de plancher à la hauteur du trottoir, de



En janvier, le ministre Gilles Pouliot était le premier à utiliser un des sept guichets libre-service du ministère où des transactions de routine et le paiement d'amendes sont effectués.



Le service Wheel Trans de la TTC répond aux besoins de plus de 17 000 usagers inscrits auprès de la CUT.



PANNEAUX INDICATEURS DE L'AVENIR

Au cours de l'exercice 1992-1993, la Section de la signalisation routière a mis au point un nouveau logiciel qui calcule automatiquement la durée optimale des feux de signalisation, autant ceux des piétons que ceux des véhicules, aux intersections. Le Programme de synchronisation optimale de la signalisation (SOS) a été conçu pour un ordinateur et fonctionne à l'aide des données

fournies par l'utilisateur.

Grâce à son mode de fonctionnement par menus, SOS est extrêmement convivial et

suffisamment raffiné pour établir dans quelle mesure l'utilisateur a besoin de phases de signalisation

spéciales, par exemple des feux verts prioritaires aux heures de pointe. Au cours de l'année,

le SOS a été lancé dans les bureaux régionaux de la circulation et ils ont été distribués à un large

d'ingénieurs-conseils qui conçoivent les routes et les autoroutes de l'Ontario.

LE SYSTÈME COMPAS GUIDE PLUS EFFICACEMENT LES VOYAGEURS

Avec le système Compas de gestion de la circulation autoroutière, les employés du

ministère utilisent la détection par ordinateur et la télévision en circuit fermé pour

surveiller la circulation, envoyer des véhicules d'urgence et avertir les automobilistes de

l'existence de problèmes au moyen de panneaux à messages électroniques. Bien qu'il soit

relativement nouveau, le système Compas a déjà fait preuve de nombreux avantages.

Par exemple, depuis sa mise en service sur le QEW, il y a deux ans, le nombre de

collisions a diminué de 36 %, malgré une augmentation de 16 % de la circulation.

Au cours de l'exercice 1992-1993, on a étendu et amélioré le système le long des grandes

artères urbaines de la province.

Le système Compas du tronçon de l'autoroute 401 qui traverse la région

métropolitaine de Toronto a été étendu du chemin Martin Grove en direction ouest jusqu'à la

promenade Renforth.

À Burlington, on a inauguré officiellement un nouveau centre des opérations — le troisième

du genre dans la province — pour desservir un tronçon de 15 km de l'autoroute QEW.

On a modernisé cette année le système Compas en lui ajoutant un panneau de signalisation



Malgré une augmentation
de 16 % de la circulation,
le nombre de collisions
a diminué de 36 %
depuis la mise en service
du système COMPAS.

TravelGuide est
un ordinateur portatif
qui fournit des
renseignements sur l'état
des routes et les
conditions de la
circulation permettant
ainsi aux automobilistes
de préparer leurs
déplacements avec
plus d'efficacité.

FOURNIR AUJOURD'HUI LES SERVICES DE DEMAIN



Le personnel du ministère est conscient que la province aura besoin d'un réseau de transport souple et efficace au cours du prochain siècle, c.-à-d. un réseau qui soit accessible, convenable et abordable. Les employés du MTO ont travaillé pendant l'exercice 1992-1993 à répondre à ces critères.

ÉLABORER UN GUIDE PORTATIF POUR VOYAGEURS

En décembre 1992, le ministère a lancé un appel à ses partenaires du secteur privé pour qu'ils l'aident à mettre au point un système informatique appelé TravelGuide, accessible sur ordinateur portatif, à la fine pointe de la technologie, et qui fournira instantanément aux voyageurs des renseignements sur la circulation et les transports en commun. Ce petit ordinateur contiendra un modem intégré et un synthétiseur vocal, et servira à décrire l'état des routes et les conditions de la circulation, ce qui permettra aux automobilistes de préparer leurs déplacements avec plus d'efficacité, en particulier pendant les heures de pointe.

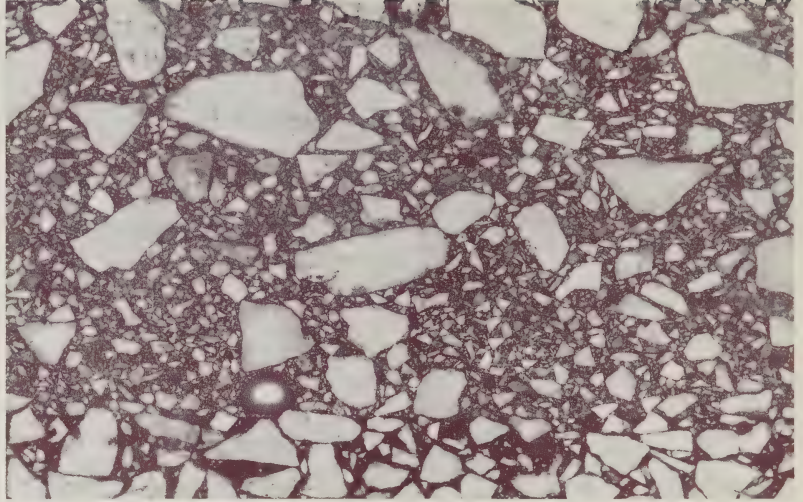
Les employés du MTO s'occuperont de la collecte des données sur la circulation, mais vont collaborer avec un partenaire du secteur privé pour créer le matériel et le logiciel du TravelGuide. En combinant ainsi l'expertise des secteurs public et privé, le MTO croit pouvoir offrir un nouveau produit de consommation ayant un énorme potentiel de ventes sur le marché international.

POURSUITE DES PARTENARIATS ENTOURANT LE SYSTÈME INTELLIGENT VÉHICULE-ROUTE (SIVR)

Au cours de l'exercice 1992-1993, le ministère a collaboré avec un certain nombre de partenaires pour poursuivre l'exploration des possibilités offertes par la technologie du Système intelligent véhicule-route (SIVR). Il s'agit d'un système d'information qui fait appel à des ordinateurs, à l'électronique et aux technologies avancées des communications pour accroître l'efficacité et la sécurité du camionnage dans les grands corridors routiers.

À Windsor/Détroit, le MTO a collaboré avec Douanes Canada, le département américain des douanes et de l'immigration, le département des transports de l'état du Michigan, plusieurs entreprises de camionnage et les responsables des ponts et tunnels internationaux afin d'explorer la possibilité d'utiliser le SIVR dans le corridor formé par la route I-75 et l'autoroute 401, en vue d'améliorer le débit de la circulation transfrontalière. Le MTO joue également un rôle dirigeant dans l'élaboration d'un plan stratégique pour la mise en oeuvre du SIVR en Ontario, conjointement avec les clients du ministère, d'autres gouvernements, des organismes qui s'occupent de transport, l'industrie privée et le milieu universitaire.

Au cours de l'exercice, des employés du MTO ont présidé un comité international chargé d'inventorier les technologies innovatrices susceptibles d'améliorer l'entretien des véhicules de transport en commun. Le comité était composé de représentants d'organismes de transports en commun des États-Unis et du Canada, de l'Association canadienne du transport urbain, de l'American Public Transit Association et de l'U.S. Federal Transit Administration. Les employés du MTO ont aussi étudié les technologies de collecte électronique de péage et de vérification électronique des plaques d'immatriculation sur la nouvelle autoroute 407, ainsi que leurs possibilités industrielles en Ontario.



Le ministère utilise un système du résultat final : les entrepreneurs doivent se conformer à des critères et compter sur leur expertise pour mettre au point des produits qui répondent aux exigences. L'adoption du système du résultat final a permis d'améliorer la qualité du béton et des agrégats utilisés.

Au cours de l'année, ce comité a mis l'accent sur la sensibilisation et l'information des conducteurs de camions, il a produit et distribué des publications sur la sécurité, apposé des affiches aux points de chargement, effectué de la surveillance routière et s'est occupé de faire appliquer la loi. Il a aussi formulé des suggestions sur la façon de renforcer les lois actuelles en matière de sécurité.

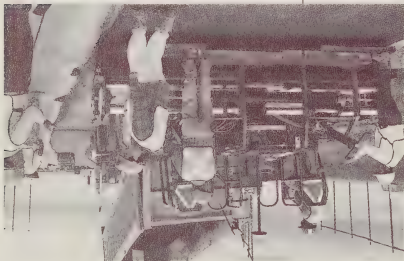
À la fin de l'année, le personnel du district signalait que les efforts du comité avaient déjà commencé à porter fruit et qu'il y avait eu augmentation du nombre des camions circulant sur les routes du district dont le chargement était arime de façon sécuritaire.

LA QUALITÉ AVANT TOUT

Au cours des dix dernières années, le MTO a travaillé en collaboration avec l'industrie des constructeurs de routes pour aider les entrepreneurs à offrir des produits de haute qualité qui nécessitent moins de supervision et de participation de la part du ministère. Traditionnellement, le ministère utilisait la méthode dite de « la recette », c.-à-d. un devis descriptif qui précisait la méthode de production de l'asphalte et du revêtement. Essentiellement, il disait avec exactitude aux entrepreneurs comment produire les matériaux nécessaires pour chaque projet.

Le ministère fait maintenant appel au système dit du « résultat final », c.-à-d. qu'il indique aux entrepreneurs quels sont les critères auxquels doivent se conformer leurs produits finaux, et qu'il compte sur leur expertise pour mettre au point des produits qui répondent aux exigences du projet.

L'objectif est d'obtenir un produit de haute qualité à un prix raisonnable, qui puisse offrir le meilleur rapport qualité-prix. L'adoption du système du résultat final a permis d'améliorer la qualité du béton et des agrégats utilisés pour la construction des routes. En fait, la nouvelle approche a connu tellement de succès que le MTO a discuté avec ses partenaires en 1992-1993 de la possibilité d'utiliser ce système dans d'autres domaines de l'industrie de la construction des routes.



Avant, le ministère utilisait la méthode de « la recette » ou un devis descriptif qui précise la méthode de production de l'asphalte et du revêtement — qui explique aux entrepreneurs comment produire les matériaux nécessaires pour chaque projet.

Aujourd'hui, le ministère utilise un système du résultat final : les entrepreneurs doivent se conformer à des critères et compter sur leur expertise pour mettre au point des produits qui répondent aux exigences. L'adoption du système du résultat final a permis d'améliorer la qualité du béton et des agrégats utilisés.

du ministère ont travaillé avec les groupes de l'industrie à la mise au point de documents pédagogiques afin d'aider les propriétaires ou exploitants de camions à développer leurs compétences administratives.

- Le ministère a uni ses efforts à ceux de l'Association du camionnage de l'Ontario pour créer le groupe de travail Blue Ribbon sur l'inspection des camions. Ce groupe définira une stratégie en vue d'améliorer l'état de fonctionnement des camions commerciaux circulant sur les routes de la province, et de mettre fin aux mauvais réglages des freins à air comprimé auxquels sont attribuables 31 % de tous les retraits de service de camions en Ontario pendant l'année.
- Les délégués de plus de 300 entreprises de camionnage, représentant 44 000 chauffeurs, ont participé à des colloques sur l'efficacité et la productivité des parcs de véhicules dans le cadre du programme Econo-conduite (DriveSave/Trucksave) du ministère, qui a été instauré pour favoriser une meilleure productivité et une plus grande compétitivité par l'adoption de techniques de conduite sécuritaires réduisant la consommation de carburant.
- Le ministère a produit 2 nouvelles vidéos pour les camionneurs : une sur les avantages des systèmes anti-blocage pour les gros camions, l'autre illustrant des techniques permettant de réduire la consommation de carburant et d'accroître l'efficacité de fonctionnement.
- Les employés ont entrepris aussi en 1992-1993 un nouveau programme de colloques sur la consommation d'énergie dans les parcs municipaux de véhicules, et ont produit une vidéo et un manuel d'instructions destinés à plus de 250 municipalités de la province qui ont d'importants parcs de véhicules.

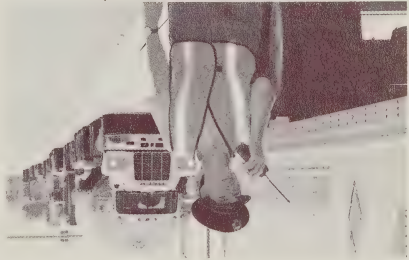
PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En avril 1992, le ministère annonçait un nouveau programme d'inspection de sécurité sur la route à l'intention des autobus qui font la navette entre les villes de l'Ontario. Le programme consiste à faire inspecter les véhicules au hasard par des équipes d'inspecteurs du MTO installés à des postes sur le bord de la route, en plus des inspections annuelles obligatoires pour tous les autobus transportant des passagers. Les inspections faites au hasard visent à s'assurer que tous les autobus, qu'ils soient exploités par des entreprises ontariennes ou autres, se conforment aux dispositions du Code de sécurité relatives aux permis de conduire, aux heures de travail, à l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire et à l'entretien des véhicules.

Pendant l'année, les employés du ministère qui travaillaient au bureau de l'immatriculation et des permis de conduire du district de Thunder Bay ont uni leurs efforts à ceux du service de police de la ville de Thunder Bay pour créer un nouveau comité communautaire de sensibilisation aux dangers de la circulation. Ce comité, dont les membres représentent le gouvernement, les compagnies d'assurances, des organismes de cours et d'examen de conduite et la police, s'attaque à la question des collisions routières et aux problèmes qu'elles entraînent. Par ailleurs, le comité a mené une campagne sur le port de la ceinture de sécurité, organisée une semaine de la sécurité à bord des autobus scolaires et sensibilisée davantage le public aux dangers de l'ivresse au volant.

Dans le district de Sault Ste. Marie, les employés du bureau de l'immatriculation et des permis de conduire ont formé un nouveau partenariat avec le service de police de la ville, la Police provinciale de l'Ontario et l'industrie locale pour s'attaquer au problème des collisions impliquant les camions qui transportent des produits de l'acier mal arrimés. Le comité conjoint gouvernement-industrie de la sécurité des chargements de bobines d'acier a été créé afin de veiller à ce que les camionneurs

Le ministère a uni ses efforts à ceux de l'Association du camionnage de l'Ontario pour créer le groupe de travail Blue Ribbon sur l'inspection des camions.



Pneus recyclés : Dans un projet de recherche entrepris par le secteur privé et subventionné conjointement par le MTO et le ministère de l'Environnement et de l'Énergie, des colliers pour des bouches d'égout ont été fabriqués à partir de vieux pneus.





LE PROGRÈS GRÂCE AU PARTENARIAT



Les ententes de partenariat, conclues avec les autres ministères, les municipalités, le secteur privé, les organismes de sécurité et les groupes communautaires et de bénévoles, jouent un rôle important dans la satisfaction des besoins du public à une époque où les ressources financières sont limitées. Les avantages de ces partenariats sont aussi variés que les partenariats eux-mêmes mais, dans tous les cas, tout le monde y gagne.

Il y a de nombreux exemples de partenariats efficaces pendant l'exercice 1992-1993 :

- La recherche conjointe sur de nouveaux produits qui font appel aux pneus recyclés profite à la fois aux industries qui les fabriquent et au gouvernement, qui cherche des moyens de réduire les répercussions des pneus usagés sur l'environnement.
- Les campagnes conjointes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière ont contribué à améliorer le comportement des conducteurs, de manière à réduire les souffrances, le coût des soins de santé et les frais d'assurance.
- Le partage des ressources en vue d'en accroître l'efficacité est devenu un thème important, comme l'illustrent l'entente intervenue au cours de l'année entre le MTO et la compagnie de transport d'Owen Sound concernant l'exploitation du service de traversier de l'île Pelée, ainsi que l'entente signée entre le ministère et la ville de Leamington concernant l'utilisation partagée du quai municipal.

- Par l'entremise du tout nouveau Bureau des partenariats et des relations extérieures, mis sur pied pour aider les entreprises provinciales de transport à trouver de nouveaux marchés internationaux, les employés du MTO ont créé un certain nombre de partenariats stratégiques avec des organismes du secteur public comme la Société internationale de l'Ontario, et créé des liens avec des organismes gouvernementaux d'autres pays, dont l'Inde et l'Arabie Saoudite.

SOUTENIR L'INDUSTRIE ONTARIENNE DU CAMIONNAGE

Pendant l'exercice 1992-1993, le ministère a participé à un grand nombre d'initiatives en vue de soutenir l'industrie du camionnage de l'Ontario et de la rendre plus efficace et plus concurrentielle. En aidant les entreprises à mettre au point des stratégies de réduction des coûts et d'évaluation de leur position concurrentielle, le personnel du ministère a joué un rôle important dans la protection des entreprises et des emplois de l'industrie du camionnage.

- En octobre 1992, le ministère a modifié la Loi sur le camionnage de façon à exiger que les courtiers en chargements, qui agissent comme agents entre les camionneurs et les expéditeurs, s'inscrivent auprès du ministère, versent une caution et créent un fonds en fiducie pour les sommes dues aux camionneurs. Cette mesure accroît la stabilité financière de l'industrie du camionnage et donne aux petits camionneurs une certaine protection contre les courtiers en chargements sans scrupules qui manquent parfois à leurs obligations.
- Un fonds d'éducation de 250 000 \$ a été créé pour aider les camionneurs commerciaux de l'Ontario à améliorer leurs compétences en affaires et leurs pratiques de gestion. Les employés

En aidant les entreprises à mettre au point des stratégies de réduction des coûts et d'évaluation de leur position concurrentielle, le personnel du ministère joue un rôle important pour garantir la circulation efficace des marchandises.

de l'exercice 1992-1993, le Bureau du transport aérien a accordé une aide de 5,8 millions de dollars pour la construction et l'entretien des aéroports locaux desservant de petites communautés, de Cornwall à Kenora.

Le MTO a également joué un rôle proactif pendant l'année en définissant les possibilités et les besoins à long terme en matière d'aménagement d'installations locales de transport aérien. Une de ses initiatives a été la production et la distribution d'une bande vidéo sur la sécurité qui traite des problèmes de sécurité dans les aéroports du Nord, y compris les obstacles possibles sur les pistes et la protection de l'équipement des aéroports.

SUR LA BONNE VOIE

Depuis plusieurs années déjà, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec s'intéressent à la possibilité de mettre en service des trains rapides dans l'important corridor Québec-Windsor. En 1992-1993, les trois gouvernements se sont associés pour mener l'enquête la plus étendue jusqu'à maintenant sur les possibilités qu'offre cette technologie, avant de se lancer dans un projet de plusieurs milliards de dollars.

Cette étude à grande échelle, connue officiellement sous le nom de «Projet de train rapide Ontario/Québec», consiste en 12 études distinctes qui visent à formuler des recommandations détaillées sur des questions telles que les technologies des trains rapides, les stratégies d'exploitation, les itinéraires optimaux et les coûts de construction et d'exploitation. Les employés du ministère ont coordonné le projet; le rapport provisoire final devrait paraître en novembre 1993.

RECONNAISSANCE DE LA BICYCLETTE

Après de vastes consultations auprès du public, des groupes d'intérêt et des municipalités, et après l'examen d'une série d'autres ressources, le ministère a révisé en 1992 sa politique sur la bicyclette, première mise à jour depuis plus de 10 ans.

Dans sa politique révisée, le ministère reconnaît que la bicyclette est de plus en plus populaire, que le public demande des aménagements particuliers pour la bicyclette et que ce mode de transport comporte des considérations environnementales. La nouvelle politique reconnaît en outre la légitimité de la bicyclette comme moyen de transport et demande que l'on intègre son utilisation dans l'aménagement du territoire et dans les autres activités liées au transport, à l'échelle de la province. La nouvelle politique permet également au personnel du ministère d'assurer la coordination provinciale des questions à la suite de cette révision, la planification des activités cyclistes et l'aménagement des installations sont maintenant admissibles à un soutien financier selon les critères provinciaux de financement applicables aux municipalités. La politique confirme aussi l'engagement pris par le ministère de poursuivre la promotion de la sécurité à bicyclette et des avantages sociaux, économiques et environnementaux du cyclisme.

La politique révisée sur la bicyclette confirme l'engagement du ministère pour la sécurité à bicyclette et les avantages sociaux, économiques et environnementaux du cyclisme.



Le contremaître de la collectivité de Lansdowne House, Willie Moonias, apparaît dans la vidéo sur la sécurité dans les aéroports en régions éloignées produite cette année par le personnel du MTO.

Toronto pendant les 10 prochaines années. Les investissements dans le transport en commun rapide comportent de nombreux avantages, notamment :

- le renforcement à long terme de l'économie de la région du grand Toronto;
- la création d'emplois, ce qui pourrait se traduire par 14 000 emplois à temps plein d'ici 1996, et jusqu'à 50 000 emplois directs et indirects au cours des 10 prochaines années.

CONTINUER À INVESTIR DANS LES ROUTES LOCALES

L'économie de toutes les communautés de l'Ontario repose essentiellement sur un réseau de transport efficace. Pendant l'exercice 1992-1993, le ministère a versé en tout 735 millions de dollars sous forme de paiements de transfert aux municipalités pour l'entretien et la modernisation de 135 000 km de routes locales, partout dans la province.

Pour leur part, les municipalités ont été mises au défi par le ministre des Transports, lors de la rencontre annuelle de l'Ontario Good Roads Association, de trouver des moyens de réduire les coûts, de partager les services et de s'assurer que chaque municipalité tire le maximum de ses ressources. Les fonds du ministère consacrés aux immobilisations sont destinés à soutenir ou à créer l'équivalent d'un an de travail pour environ 45 000 personnes dans toute la province.

AJOUT DU M. V. JIJMAAN À LA FLOTTE PROVINCIALE

Les résidents de Leamington, de Kingsville, de l'Île Pelee et de Sandusky, en Ohio, et les touristes qui affluent dans cette région ont accueilli avec plaisir le baptême officiel du dernier vaisseau de la flotte provinciale, le M. V. Jijmaan. Le nouveau traversier, conçu pour transporter jusqu'à 400 passagers et 40 voitures, gros camions ou autocars, est entièrement accessible aux personnes handicapées et à celles qui ont de la difficulté à se déplacer.

La construction du traversier, au coût de 26,7 millions de dollars par la société Canadian Shipbuilders and Engineering Ltd., de St. Catharines, a donné de l'emploi à 185 personnes environ et a stimulé les activités commerciales de nombreux fournisseurs et entrepreneurs de la région. Le nouveau traversier a entrepris son service régulier à l'été de 1992; il devrait accroître le potentiel agricole et le tourisme dans la région de l'Île Pelee et dans les communautés avoisinantes du lac Érié.

PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER ET RELANCE DU SERVICE APRÈS 35 ANS

En mai 1992, le ministère signait un protocole d'entente avec la ville de St. Thomas et le CN, aux termes duquel le service de chemin de fer reprenait entre cette localité et Port Stanley, après 35 ans d'inactivité. Par cette entente, le ministère fournissait une somme de 1,1 million de dollars destinée à l'achat d'une emprise ferroviaire de 3 kilomètres abandonnée, et appartenant au CN. Pour sa part, la ville de St. Thomas a fourni 250 000 \$ pour conserver cette bande de terre comme corridor de transport.

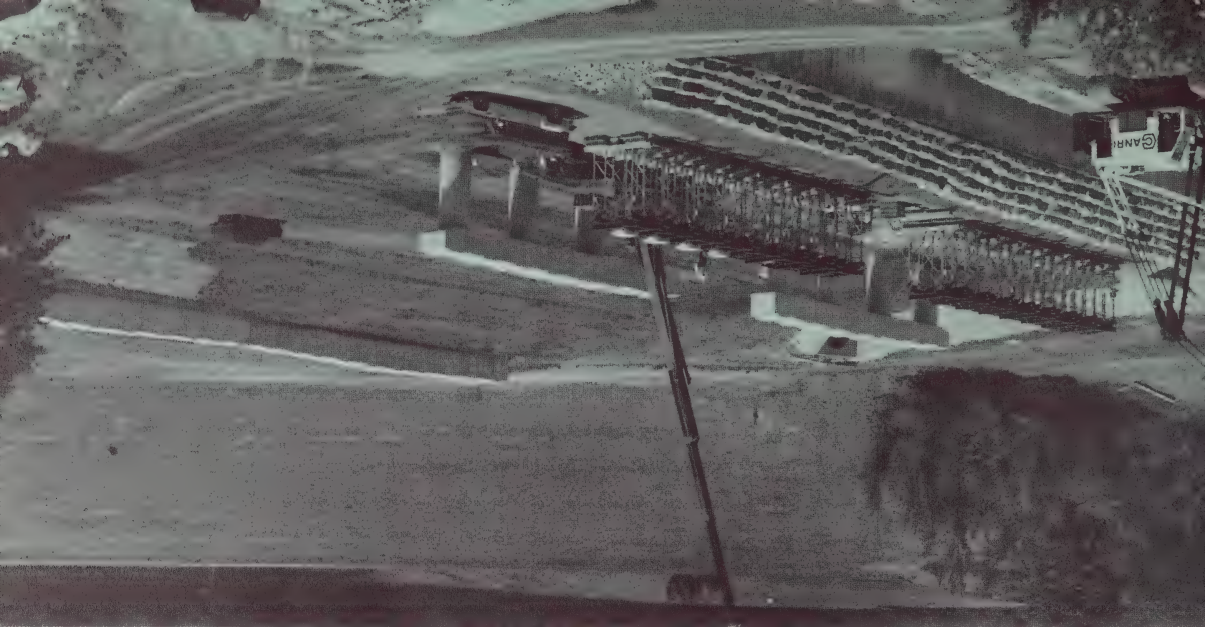
La compagnie de chemin de fer Terminal de Port Stanley (PSTR) envisage de créer une nouvelle filiale destinée au transport du fret et espère instaurer un service de train offrant des repas de qualité, semblable aux nombreuses entreprises du même genre qui existent aux États-Unis et qui connaissent un vif succès. On embaucherait sur place le personnel de bord nécessaire.

TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien est un élément vital du réseau de transport de l'Ontario. Le ministère fournit des fonds d'immobilisations et de fonctionnement à une cinquantaine d'aéroports municipaux. Au cours

Le ministre Gilles Pouliot au baptême du M.V. Jijmaan. Le nouveau traversier dessert les collectivités de l'Île Pelee, Kingsville et Leamington, et le port de Sandusky en Ohio.





NOUVELLE APPROCHE POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES

En annonçant l'accélération de la construction de l'autoroute 407, en février 1993, le premier ministre annonçait également la création de la Société ontarienne d'investissement dans les transports, nouvel organisme provincial chargé de recueillir des capitaux et de créer des partenariats avec le secteur privé pour la construction de nouvelles installations de transport, plus rapidement et moins cher que par les méthodes traditionnelles de financement. Le premier projet important de la Société est une collaboration avec des partenaires du secteur privé pour la réalisation du projet de l'autoroute 407.

Lorsqu'il sera inauguré en 1996, le premier tronçon de l'autoroute 407, entre les autoroutes 427 et 400, sera une autoroute à péage moderne. Les sommes recueillies aux postes de péage serviront à payer la construction de l'autoroute, ce qui assurera que les usagers, qui profitent le plus de sa construction, contribueront davantage à en assumer les coûts.

EXPANSION DES TRANSPORTS EN COMMUN RAPIDES DANS LA RÉGION DU GRAND TORONTO

En février 1993, le premier ministre annonçait également que le gouvernement consacrait 1,5 milliard de dollars du programme **bouloOntario Construction** afin d'accélérer la conception et la construction de 5 nouveaux projets de transport en commun rapide dans la région la plus fortement peuplée de la province, soit la région du grand Toronto, ou RGT. Ces projets comprennent :

- le prolongement, jusqu'à l'avenue Sheppard, de la ligne de transport rapide de Scarborough;
- le prolongement de la ligne de métro Spadina, de l'avenue Sheppard jusqu'à l'Université York;
- la construction de la ligne de métro Eglington Ouest, à partir de la ligne de métro Spadina jusqu'au York City Centre;
- la première phase de l'aménagement de la rue piétons-autobus de Mississauga (Transitway), ce qui comprend l'aménagement de stations et de voies réservées aux autobus et aux véhicules à coefficient élevé de passagers.

En plus d'une somme de 500 millions de dollars, que les municipalités locales et le secteur privé devraient fournir à parts égales, le plan d'expansion accélérée entraînera des dépenses de 2,5 milliards de dollars consacrées à l'amélioration du transport en commun rapide dans la région du grand

Lorsqu'il sera inauguré en 1996, le premier tronçon de l'autoroute 407, entre les autoroutes 427 et 400, sera une autoroute à péage moderne.

UNE ANNÉE «CAPITALE» DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS



algré les difficultés économiques actuelles, le MTD a continué à jouer un rôle important dans les efforts que déploie le gouvernement en vue de renouveler et de renforcer l'économie de la province.

L'investissement dans l'infrastructure des transports offre de nombreux avantages, notamment :

- la création immédiate de nouveaux emplois;
- l'assurance que les entreprises peuvent livrer leurs produits sur le marché de manière concurrentielle;
- l'augmentation des investissements et des activités commerciales.

Les principaux investissements en cours comprennent la construction de l'autoroute 407, projet de 1,4 milliard de dollars, sur l'axe est-ouest, au nord de la région métropolitaine de Toronto. La réalisation du projet sera accélérée grâce à l'aide financière établie sur plusieurs années provenant du programme *boulotOntario Construction*. En tout, ce sont 88 millions de dollars de *boulotOntario Construction* qui ont été consacrés en 1993 à la construction du premier tronçon de la nouvelle autoroute, qui sera terminée en moins de 10 ans, au lieu de presque 20.

L'autoroute 407 offre un grand nombre d'avantages :

- la réduction des pertes de temps et de productivité attribuables aux embouteillages dans la région du grand Toronto, qui coûtent 2 milliards de dollars aux entreprises ontariennes;
- la création de 26 000 emplois à temps plein, dont 1 400 postes immédiatement;
- l'amélioration de la capacité concurrentielle de l'Ontario.



permettant de poursuivre leur formation. Le MTO a déboursé environ 1 300 \$ par voiture pour remettre à neuf 10 voitures devant servir aux agents chargés de l'application des loix. Voilà une excellente occasion, si on considère le coût d'achat d'un véhicule neuf, qui est d'environ 16 000 \$.

ECONOMIES GRÂCE À DES TECHNOLOGIES NOUVELLES

Le MTO exploite un grand nombre de postes de comptage sur les routes provinciales pour tout surveiller, depuis le type et le nombre de véhicules jusqu'aux modèles de circulation saisonniers. Un grand nombre de ces postes se trouvent dans des régions éloignées, et il peut en coûter jusqu'à 10 000 \$ pour installer les poteaux, les lignes de transmission de l'électricité et les transformateurs nécessaires au fonctionnement des postes. En 1992-1993, le personnel du ministère a fait l'essai d'un appareil à énergie solaire, conçu sur mesure, pour alimenter un poste de comptage situé en région éloignée. Le coût de cet appareil n'était que de 2 000 \$ pour le panneau solaire, le poteau et la boîte électrique. Il n'y a pas de frais mensuels d'électricité pour l'appareil solaire puisqu'il produit et emmagasine son électricité lorsque le soleil brille. Aussi, le seul entretien requis consiste à nettoyer le panneau solaire une ou deux fois par année. Le MTO évalue l'appareil pour en déterminer les utilisations futures.

À un autre poste de comptage permanent, on a fait appel à l'ingéniosité des employés pour trouver des moyens d'économiser sur les 4 000 \$ environ que coûte l'installation d'une ligne téléphonique traditionnelle. On a installé, à titre expérimental, un téléphone cellulaire à pile solaire et un modem, pour seulement 800 \$. Bien que l'appareil nécessite des évaluations supplémentaires, les premiers résultats sont prometteurs. Les frais mensuels et le coût d'un appel au poste de comptage et de déchargement des données semblent comparables à ceux de l'ancien système, alors qu'on estime à 3 000 \$ les possibilités d'économies sur 5 ans.

Une nouvelle technologie utilisée en bordure de la route sert également à améliorer la sécurité et l'efficacité des routes. Traditionnellement, le ministère faisait appel à des capteurs installés dans la chaussée pour amasser, à peu de frais, des données statistiques sur la densité de la circulation. Au cours de l'année, le MTO a fait l'essai de capteurs à micro-ondes installés sur des poteaux près des routes. Ces capteurs ultra-modernes sont capables de surveiller simultanément plusieurs voies de circulation. C'est là une amélioration considérable par rapport aux capteurs traditionnels, qui ne sont capables de surveiller qu'une voie à la fois et qui obligent le personnel à fermer des voies à la circulation, ce qui entraîne des embouteillages et expose les employés aux dangers de la circulation à grande vitesse.

SOURIEZ — ET APPRENEZ À AIMER VOTRE PHOTO...

En novembre 1992, le MTO a modifié la période de renouvellement des permis de conduire, qui est passée de 3 à 5 ans, en commençant par les conducteurs dont le permis est arrivé à échéance le 20 janvier 1993 ou après cette date. Même s'il faudra 7 ans pour transférer les 6 millions de titulaires de permis de conduire à la nouvelle période de renouvellement, cela permettra de réduire les coûts d'administration.

Pour les conducteurs, la bonne nouvelle est que les droits annuels de 10 \$ restent les mêmes, et qu'ils se rendront moins souvent au bureau de délivrance des permis. La mauvaise nouvelle, c'est que ceux et celles qui ne sont pas satisfaits de leur photo devront attendre encore 2 ans avant de pouvoir la changer. Alors... souriez!

Pendant l'année, on a aussi amélioré les services à la clientèle offerts aux futurs conducteurs en ajoutant le coréen et le créole à la liste des langues dans lesquelles il est possible de subir l'examen écrit de conduite. Le MTO fait subir l'examen écrit en 14 langues. Avant d'obtenir tous les privilèges de conduite, tous les conducteurs doivent subir un test sur route pour évaluer s'ils ont les compétences nécessaires pour conduire de manière sécuritaire sur les routes de l'Ontario.

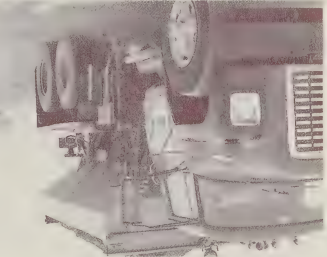
Le ministère a réduit ses coûts d'administration et amélioré son service à la clientèle en prolongeant la période de renouvellement des permis de conduire de 3 à 5 ans.



Dans le cadre d'un programme de partenariat, une voiture de patrouille de l'OPP est remise à neuf par des apprentis mécaniciens au chômage et elle servira aux agents du ministère.



Utiliser plus de sable et moins de sel. Le MTO est près de son objectif de réduire la quantité de sel épanché, soit 150 000 tonnes. Une épargne de quelque 6,5 millions \$.



EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT, DES EFFORTS QUI PORTENT FRUIT

Le personnel du Bureau du génie du matériel a adopté un certain nombre de mesures pour rendre ses activités plus efficaces pendant l'année, notamment, l'achat de l'équipement directement aux fabricants plutôt qu'aux détaillants; la consolidation du regroupement de l'équipement du ministère; et la détermination de la façon la plus rentable — fabrication, location ou achat — de se procurer l'équipement spécialisé.

En mars 1993, le ministère a reçu les clés de son premier véhicule recyclé — une voiture de patrouille de l'OPP — dans le cadre d'un partenariat avec le ministère de l'Éducation et de la Formation et le collège d'arts appliqués et de technologie Centennial. Une voiture de patrouille a été remise à neuf par des apprentis mécaniciens au chômage qui participaient à un projet leur

Ces dernières années, les employés de la Division des opérations ont aussi réduit d'environ 80 % la quantité totale d'herbicides utilisés annuellement et ont cherché activement des solutions de rechange pour maîtriser la prolifération des mauvaises herbes sur l'emprise des routes. Cette année, le personnel du ministère a collaboré avec les chercheurs de l'Université de Guelph pour évaluer l'efficacité des contrôles biologiques de la salicaire, et a poursuivi les études sur le rôle des fleurs sauvages dans la gestion des végétaux le long des routes.

Le nouveau climat budgétaire qui règne en Ontario exige du personnel qu'il concentre les ressources disponibles dans les domaines de la plus haute priorité; le MTO a donc réduit son travail d'entretien estival d'ordre purement esthétique, comme la coupe du gazon et le désherbage. Le personnel chargé de l'entretien s'est occupé plutôt de travaux d'amélioration de la qualité de la route et de la sécurité publique, notamment les réparations de la chaussée et le déneigement.

RÉDUCTION DES FRAIS

Les employés du ministère qui travaillent au bureau de l'immatriculation et des permis de conduire ont également utilisé une nouvelle technologie — un système de pesage portatif avec des plaques de pression reliées à un ordinateur — pour assurer une meilleure productivité pendant la construction des importants sites de pesage.

Dans la région de l'Est, le personnel est parvenu à faire des économies en s'assurant que les employés à temps plein pouvaient concentrer leurs efforts sur les questions de la plus grande priorité. Le surplus de travail a été délégué par contrat à des sous-traitants, selon les besoins.

Les autres mesures visaient la réduction de 10 dépôts de voirie grâce à la fusion des services de la paie et des ressources humaines, ainsi que les services des achats et approvisionnements et des comptes clients.

Les employés du ministère qui travaillent au bureau de l'immatriculation et des permis de conduire ont également utilisé une nouvelle technologie — un système de pesage portatif avec des plaques de pression reliées à un ordinateur — pour assurer une meilleure productivité pendant la construction des importants sites de pesage.

Les autres mesures visaient la réduction de 10 dépôts de voirie grâce à la fusion des services de la paie et des ressources humaines, ainsi que les services des achats et approvisionnements et des comptes clients.

Les employés du ministère qui travaillent au bureau de l'immatriculation et des permis de conduire ont également utilisé une nouvelle technologie — un système de pesage portatif avec des plaques de pression reliées à un ordinateur — pour assurer une meilleure productivité pendant la construction des importants sites de pesage.

Les employés du ministère qui travaillent au bureau de l'immatriculation et des permis de conduire ont également utilisé une nouvelle technologie — un système de pesage portatif avec des plaques de pression reliées à un ordinateur — pour assurer une meilleure productivité pendant la construction des importants sites de pesage.



LA GESTION DES AFFAIRES DANS UN NOUVEAU CLIMAT ÉCONOMIQUE



L'époque où 100 \$ par semaine représentaient un salaire de classe moyenne intéressant et où une boisson gazeuse coûtait 10 ¢, répondre aux besoins de l'Ontario en matière de transports était relativement simple.

Lorsqu'on avait besoin de nouvelles routes, on les dessinait et on les bâtissait. Lorsque le besoin de transport en commun se faisait sentir, on établissait un service, ou on lui faisait prendre de l'expansion.

Aujourd'hui, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) travaille dans un climat économique bien différent. La récession économique mondiale du début des années 90 a entraîné une importante restructuration de l'économie

ontarienne, qui a coûté des milliers d'emplois et qui a exercé une pression sans précédent sur les finances de la province. Pour s'adapter aux nombreux changements survenus, tout le personnel du ministère a dû faire preuve d'innovation et

de détermination. Il a adopté de nouvelles stratégies de gestion et de fonctionnement qui visent une plus grande rentabilité et un maximum d'efficacité, tout en continuant d'offrir à la clientèle le meilleur service possible.

FAIRE PLUS AVEC MOINS

S'adapter positivement au changement dans un cadre budgétaire serré signifie qu'il faut découvrir de nouveaux moyens de s'acquitter de son mandat, car il faut accomplir davantage avec moins de ressources. Bien que cet objectif ait été poursuivi pendant l'exercice 1992-1993, il a été

particulièrement présent dans les progrès que nous avons réalisés dans notre travail de tous les jours. Le personnel de la région du Sud-Ouest a démontré de façon très compétente la volonté des employés d'atteindre une plus grande efficacité de fonctionnement. Lors de l'exercice 1992-1993, il a

réussi à rationaliser son fonctionnement et a ramené de 55 à 41 le nombre des dépôts de voirie, ce qui en a réduit les frais d'exploitation. La rationalisation entraînera une économie annuelle de presque 2 millions de dollars, ce qui comprend les coûts d'entretien des installations et de l'équipement.

Le personnel de la région a réalisé d'autres économies en ayant recours au téléphone cellulaire pour améliorer les communications et accroître l'efficacité des employés itinérants.

Un des nombreux membres du personnel à l'esprit pratique que compte la région du Nord a conçu un système permettant, à partir d'une plate-forme de pesage, de transmettre électroniquement le poids d'un véhicule à l'ordinateur. Les camionneurs peuvent maintenant peser leur charge et produire un reçu à l'aide d'une carte magnétique dite intelligente. Le système pourrait servir non

seulement à l'ensemble du ministère, mais aussi aux camionneurs et aux expéditeurs.

Le personnel de la région du Centre a instauré de nombreux changements administratifs destinés à éliminer certains coûts grâce à la fusion du service des ressources humaines et de celui de la paie qui relèvent du même superviseur, il a appliqué une mesure similaire aux services des achats et traitement des dossiers afin d'économiser du temps aux employés et d'accélérer le paiement des fournisseurs.

Dans la région du Nord-Ouest, les employés ont participé à l'organisation d'une conférence provinciale visant à réaliser une plus grande efficacité et une meilleure collaboration entre les

Un membre du personnel de la région du Nord a conçu un système permettant, à partir d'une plate-forme de pesage, de transmettre par ordinateur le poids d'un véhicule.



Message du sous-ministre

Au cours de l'exercice 1992-1993, le ministère des Transports s'est vu confier l'important rôle de mettre en oeuvre les mesures gouvernementales importantes qui mettent l'Ontario au travail et amorcent la reprise économique. L'ordre du jour du ministère vise trois objectifs bien précis : la création d'emplois, l'amélioration de la sécurité routière et la prestation d'un excellent service à la clientèle. On nous a donné des responsabilités bien définies et le mandat de trouver un juste équilibre entre les projets en immobilisations créateurs d'emplois et le contrôle des dépenses.

Nous avons fait face à ce défi et cela se poursuit. Nous devons mettre en oeuvre des programmes d'envergure en même temps que toutes les activités du secteur public sont réévaluées afin de contrôler les coûts et maximiser le rendement de l'argent des contribuables.

En février, le gouvernement annonçait deux mesures importantes en matière d'infrastructure dans lesquelles le ministère serait le maître d'oeuvre, en d'autres termes,

des projets d'autoroutes et de transports en commun réalisés dans le cadre du programme **boul'Ontario Construction**. En effet, en allant de l'avant avec ces mesures, nous avons appris à être créatifs pour atteindre nos objectifs. De même, nous avons lancé un défi à nos partenaires dans le domaine des transports afin qu'ils explorent de nouvelles façons de mener leurs affaires et qu'ils travaillent plus efficacement en partageant les installations et en rationalisant leur exploitation en vue d'éliminer le doublement pour doter l'Ontario du réseau dont il a besoin pour être compétitif au cours des prochaines décennies.

Ensemble, nous avons établi un équilibre entre nos priorités, maintenu et amélioré notre service à la clientèle et même exploré de nouvelles et meilleures méthodes afin de dépenser notre budget annuel de 2,5 milliards de dollars. Nous avons appliqué partout le double critère d'excellence en matière de service à la clientèle et de prudence en gérant les fonds publics restreints qui nous ont été confiés.

Le présent rapport met l'accent sur les réussites du ministère qui accomplit plus avec moins tout en participant à la relance économique de la province. Il souligne également l'engagement et l'ingéniosité du personnel du ministère qui a travaillé pour atteindre ces objectifs.

Le sous-ministre,
GEORGE DAVIES

Le sous-ministre
George Davies s'entretient
avec Farouk Rohoman
du Bureau des levés
et des plans lors
de sa tournée des
bureaux du ministère.



Message du ministre

La population et le gouvernement de l'Ontario ont pris des mesures importantes visant à assurer la reprise économique au cours de l'exercice 1992-1993. Encore une fois, le principal objectif du gouvernement était la création d'emplois, et le secteur des transports a joué un rôle important pour atteindre cet objectif.

Après deux années de récession, la reprise économique en Ontario a commencé à se faire sentir au début de 1993 avec la création de 100 000 nouveaux emplois au cours du premier trimestre. Comme nous envisageons une activité économique plus forte, le gouvernement continue de mettre l'accent sur la rationalisation et l'efficacité, des économies qui nous permettront d'investir stratégiquement dans l'infrastructure.

Dans le même esprit, le gouvernement a choisi d'explorer de nouvelles approches en matière de gestion des affaires, en collaboration avec le secteur privé afin d'accélérer d'importants projets d'infrastructure.

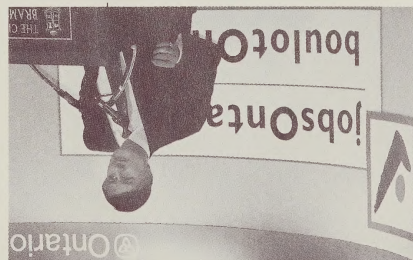
En février, dans le cadre du programme *bouloOntario Construction*, le gouvernement a alloué des subventions à long terme de l'ordre de 3 milliards de dollars à des projets essentiels ayant trait aux transports en commun et à l'aménagement routier, et a annoncé la création de la Société ontarienne d'investissement dans les transports comme source de méthodes innovatrices de financement pour des projets d'envergure.

La construction de l'autoroute 407 sera exécutée plus rapidement suite à l'engagement de financement à long terme et à la décision du gouvernement d'imposer un péage sur l'autoroute. Depuis, ces projets essentiels d'infrastructure ont rapidement progressé : plus d'un millier d'emplois ont été créés pour leur conception et élaboration, et par le fait même 26 000 autres emplois le seront au fur et à mesure que les travaux de construction se dérouleront au cours des prochaines années.

Le ministre a également pris les mesures nécessaires dans le cadre de sa vision en matière de sécurité routière visant à rendre les routes de l'Ontario les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Le comportement du conducteur, le facteur le plus important dans le contexte de la sécurité, est une sérieuse préoccupation. Les campagnes de sensibilisation que nous menons contre la conduite agressive et le programme visant à favoriser le port de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue d'enfants ont réalisé des progrès.

Le ministère poursuit l'élaboration de son plan permettant aux nouveaux conducteurs de tout âge de perfectionner leurs aptitudes et d'acquiescer de l'expérience dans des conditions qui présentent peu de risques tout en octroyant graduellement les privilèges de conduite. À la fin de l'année financière, ce nouveau système a été présenté en première lecture. Nos réalisations au cours de l'année 1992-1993 sont le résultat de tout un dévouement. Nous jouons un rôle important pour que l'Ontario soit un endroit où il fait bon vivre et travailler, et ce, pour le bien-être de toute la population de la province.

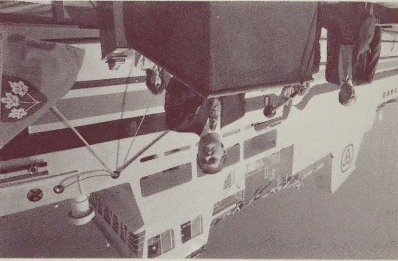
Le ministre des Transports,
GILLES POULIOT



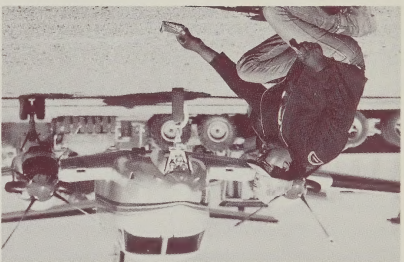
Le ministre des
Transports Gilles Pouliot
annonçant le premier
projet de collaboration
entre le gouvernement
et le secteur privé
pour réaliser les projets
d'infrastructure
d'envergure.

Table des matières

2	Messagerie du ministre
3	Messagerie du sous-ministre
4	La gestion des affaires dans un nouveau climat économique
8	Une année « capitale » dans le secteur des transports
12	Le progrès grâce au partenariat
16	Fournir aujourd'hui les services de demain
20	Planifier les transports
24	Organigramme
26	Dépenses du MTO



Page 10



Page 11



Page 14

Au cours de l'exercice 1992-1993, le personnel du MTO, à tous les niveaux et partout dans la province, a travaillé fort pour relever les nombreux défis que posent les finances publiques difficiles et l'évolution rapide de la conjoncture économique. Dans chaque bureau et conseil d'administration, dans chaque centre d'inspection des véhicules automobiles et dans chaque dépôt de voirie, les employés du ministère se sont achetés à trouver de nouveaux moyens plus efficaces de fournir des installations de transport de haute qualité. Ils ont travaillé en étroite collaboration avec leurs partenaires, nouveaux et anciens, afin de fournir à l'Ontario les services de transport nécessaires dont il a besoin pour continuer d'aller de l'avant.

Bien que l'adaptation aux changements ne soit jamais facile, les activités du ministère soulignées dans le Rapport annuel 1992-1993 démontrent les progrès importants que peut réaliser un organisme qui se consacre à gérer efficacement les changements.



80 % recycled fibre
with 10% post
consumer waste
50 % de papier recyclé
dont 10 % de fibres
post-consommateur

Vous pouvez vous procurer des exemplaires de ce rapport au coût de 2,50 \$
l'unité de Publications Ontario, 880, rue Bay, Toronto (Ontario) M7A 1N8, téléphone
(416) 326-5300 ou au numéro sans frais d'interurbain 1-800-668-9938.
Les chèques et les mandats doivent être émis à l'ordre du trésorier de l'Ontario et
doivent être joints à la commande ISBN 0843-4042.

Rapport annuel

